

RELAZIONE

BRUNO BERTUCCI

(Funzionario della Direzione Centrale delle Assicurazioni Generali - Trieste)

L'ASSICURAZIONE DELL'AEROMOBILE E QUELLA DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO

SOMMARIO: CAPITOLO PRIMO: L'ASSICURAZIONE DEGLI AEROMOBILI. PRINCIPALI CONDIZIONI IN USO NEL MERCATO ITALIANO E NEL MERCATO INTERNAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE. - **1. - Il mercato italiano.** - 1.1 *Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili.* - 1.2 *Limiti territoriali, forma del contratto, altre assicurazioni, efficacia dell'assicurazione e pagamento del premio.* - 1.3 *Mutamento della proprietà o dell'esercizio dell'aeromobile e variazione del rischio.* - 1.4 *Doveri del contraente, obbligo di esibizione di libri e documenti dell'aeromobile e facoltà di ispezione.* - 1.5 *Somma assicurabile, riduzione della somma assicurata in caso di sinistro e sua ricostituzione, valore concordato.* - 1.6 *Avviso di sinistro, obbligo di evitare o diminuire il danno, intervento dell'assicuratore ed accertamento del danno.* - 1.7 *Indennità e spese risarcibili.* - 1.8 *Divieto di abbandono.* - 1.9 *Pagamento delle indennità, rimpiazzo, franchigia e deduzioni.* - 1.10 *Surrogazione.* - 1.11 *Recesso dal contratto, imposte e tasse, forma delle comunicazioni all'assicuratore, competenza territoriale e rinvio alle vigenti leggi.* - 1.12 *Clausole di vincolo. "Breach of Warranty".* - **2. Il mercato internazionale.** - 2.1 *Section I - Loss of or Damage to Aircraft. - Coverage. - Exclusions applicable to this Section only. - Conditions applicable to this Section only.* - 2.2 *Section IV (A) - General Exclusions applicable to all Sections.* - 2.3 *Section IV (B) - General Conditions applicable to all Sections.*

CAPITOLO SECONDO: L'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO. PRINCIPALI CONDIZIONI IN USO NEL MERCATO ITALIANO E NEL MERCATO INTERNAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE. - **1. Il mercato italiano.** - *Premessa.* - A. *Le condizioni generali di assicurazione.* - A.1 *Oggetto della garanzia.* - A.2 *Danni esclusi.* - A.3 *Limiti territoriali. Forma del contratto. Efficacia dell'assicurazione.*

Pagamento del premio. Stipulazione di altre assicurazioni. - A.4 Variazioni nella persona dell'assicurato. Variazione del rischio e del numero degli elementi di rischio. - A.5 Denuncia dei sinistri e obblighi dell'assicurato. Gestione delle vertenze di danno e spese legali. Inosservanza degli obblighi dell'assicurato. - A.6 Recesso dal contratto. Anticipata risoluzione. Imposte e tasse. Forma delle comunicazioni all'assicuratore e competenza territoriale. - B. Le condizioni speciali di assicurazione. - B.1 L'assicurazione obbligatoria della responsabilità dell'esercente per danni a terzi sulla superficie ai sensi dell'art. 798 cod. nav. - Le norme del codice della navigazione. - Il diritto uniforme. - B.1.1 Descrizione del rischio. - B.1.2 Nota di assicurazione. - B.1.3 Danni esclusi. - B.1.4 Danni esclusi nei confronti dell'assicurato. - B.1.5 Proroga dell'assicurazione. - B.1.6 Effetti verso i terzi. - B.1.7 Rivalsa verso l'assicurato. - B.1.8 Gestione delle vertenze di danno. Spese legali. - B.1.9 Mutamento della persona dell'esercente. - B.2 L'assicurazione della responsabilità dell'esercente per danni cagionati a terzi dagli aeromobili durante la giacenza. - B.2.1 Descrizione del rischio. - B.2.2 Danni esclusi. - B.3 L'assicurazione della responsabilità dell'esercente per danni cagionati a terzi in conseguenza di urto in volo. - Le norme del codice della navigazione. - B.3.1 Descrizione del rischio. - B.3.2 Danni esclusi. - B.4 Assicurazione della responsabilità del vettore verso i passeggeri. - Le norme del codice della navigazione sull'assicurazione obbligatoria dei passeggeri contro i danni di volo e la responsabilità del vettore nel trasporto di persone. - Il diritto uniforme e le iniziative in campo internazionale in materia di limite risarcitorio. - La Convenzione di Varsavia del 1929. - Il Protocollo dell'Aja del 1955. - La Convenzione di Guadalajara del 1961. - L'Accordo di Montreal del 1966 (CAB 18900). - Il Protocollo di Guatemala City del 1971. - I Protocolli Aggiuntivi di Montreal n. 1-2-3-4 del 1975. - La sentenza n. 132/1985 della Corte Costituzionale. - La legge n. 274/1988. - Le aerolinee giapponesi e la rinuncia alla limitazione di responsabilità. - Le Raccomandazioni dell'ECAC (European Civil Aviation Conference). - Il "Position Statement" dell'International Chamber of Commerce in tema di "current airline and insurance industry practice in the settlement of liability claims to compensate passenger victims in air transport". - La "IATA Washington, D.C. Conference" del 19-23 giugno 1995 ed il progetto di un "Inter-Carrier Agreement on passenger liability". - B.4a L'aviazione generale. - B.4a-1 Descrizione del rischio. - B.4a-2 Assicurazione dei bagagli e degli oggetti personali. - B.4a-3 Danni esclusi. - B.4a-4 Deducibilità dell'indennità per infortunio. - B.4b Le aerolinee. - B.4b-1 Oggetto dell'assicurazione. - B.4b-2 Deducibilità dell'indennità per infortunio. - B.4b-3 Esclusioni. - B.4b-4 Limiti di

responsabilità. - 2. Il mercato internazionale. - 2.1 Section II - Legal Liability to Third Parties (other than passengers). - Coverage. - Exclusions applicable to this Section only. - 2.2. Section III - Legal Liability to passengers. - Coverage. - Exclusions applicable to this Section only. - Limits of Indemnity applicable to this Section.

CAPITOLO TERZO: L'ASSICURAZIONE DEL RISCHIO GUERRA. PRINCIPALI CONDIZIONI IN USO NEL MERCATO ITALIANO E NEL MERCATO INTERNAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE. - Premessa. - **1. La polizza di assicurazione del rischio guerra ed assimilati. - 2. Aviation Hull "War and Allied Perils" Policy. - 2.1 Section One - Loss of or Damage to Aircraft. - 2.2 Section Two - Extortion, and Hi-Jack expenses. - 2.3 Section Three - General Exclusions. - 2.4 Section Four - General Conditions. - 2.5 Section Five - Cancellation, Revision and Automatic Termination.**

CAPITOLO PRIMO

L'ASSICURAZIONE DEGLI AEROMOBILI. PRINCIPALI CONDIZIONI IN USO NEL MERCATO ITALIANO E NEL MERCATO INTERNAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

1. Il mercato italiano ¹.

1.1 Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili.

La Polizza di assicurazione degli aeromobili (Capitolato del Consorzio Italiano di Assicurazioni Aeronautiche)² copre tutti i danni materiali e le spese derivanti da sinistri che l'aeromobile assicurato subisca a cagione di vicende atmosferiche, incendio, urto, esplosione, collisione, investimento, caduta, naufragio e, in genere, per tutti gli accidenti della navigazione aerea. Vengono inoltre co-

¹ A questo riguardo v. anche: B. PAGNANELLI-A. AZZANO, *Le assicurazioni aeronautiche*, in *Elementi di tecnica assicurativa*, 1989, p. 774-780. Inoltre, E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, 1976, p. 108 e ss.

² V. vol. II, parte I, p. 129 e ss.

perti anche i danni e le spese derivanti da sinistri dovuti a vizio intrinseco occulto dell'aeromobile, che non potesse essere scoperto con la dovuta diligenza, con esclusione, peraltro, di ogni e qualsiasi risarcimento per rimozione, riparazione o sostituzione degli organi affetti dal vizio occulto. La garanzia in termini copre anche i danni e le spese derivanti da furto, anche tentato, dell'aeromobile o di pertinenze dello stesso, ma con esclusione degli oggetti di arredamento o di ornamento, a condizione che il furto o il tentativo di furto non sia stato commesso od agevolato dal Contraente o dalle persone di cui egli si avvale per l'esercizio della sua attività.

Le definizioni che normalmente precedono le condizioni generali di polizza indicano con la parola "*Società*" l'impresa assicuratrice e con la parola "*Contraente*" la persona fisica o la persona giuridica con la quale la Società ha stipulato il contratto³.

La polizza in uso nel mercato italiano prevede l'*esclusione*⁴:

- A. dei danni e delle spese derivanti:
 - a) da eventi catastrofici, quali terremoto, maremoto, alluvione, inondazione e simili⁵;
 - b) da contaminazione radioattiva, trasmutazione del nucleo dell'atomo, come pure radiazioni provocate dall'accelerazione artificiale di particelle atomiche;
 - c) da dolo o inosservanza o infrazione a leggi, regolamenti, norme di sicurezza o di esercizio o di aeronavigabilità, imputabile al Contraente, nonché da dolo o da violazioni intenzionali⁶ delle predette leggi, regolamenti e norme

³ V. vol. II, parte I, p. 129.

⁴ V. vol. II, parte I, p. 129, art. 2.

⁵ Con la predisposizione di condizioni particolari aggiuntive possono essere inclusi in garanzia anche i danni e le spese derivanti da eventi catastrofici quali terremoti, maremoti, alluvioni, inondazioni e simili.

⁶ Con la stipula di condizioni particolari aggiuntive possono essere inclusi in garanzia anche i danni e le spese derivanti da violazioni intenzionali di leggi, regolamenti e norme di sicurezza o di esercizio o di aeronavigabilità da parte dei piloti o di altro membro dell'equipaggio, nonché di dipendenti e/o preposti del Contraente che operino nell'aeromobile, su di esso o nelle sue adiacenze. La garanzia non vale peraltro nel caso in cui il pilota o il membro dell'equipaggio, responsabile del danno, sia lo stesso Contraente della polizza ovvero il proprietario o esercente dell'aeromobile.

di sicurezza da parte dei piloti o di altro membro dell'equipaggio, nonché di dipendenti o preposti del Contraente che operino nel o sul o nelle adiacenze dell'aeromobile;

- d) dall'impiego dell'aeromobile⁷ per uso diverso da quello indicato in polizza, ovvero da manovre incompatibili con le caratteristiche dell'aeromobile stesso;
- e) da operazioni di montaggio, smontaggio o lavorazione di parti o complessi dell'aeromobile;
- f) dal trasporto dell'aeromobile per via terrestre, marittima, fluviale o aerea o comunque verificatisi durante il trasporto medesimo;
- g) da impiego dell'aeromobile a scopo illecito;

⁷ Il Contraente deve indicare all'assicuratore l'impiego che intenderà fare dell'aeromobile. Infatti, le attività per le quali l'assicuratore può prestare copertura sono varie ed i premi vengono di norma calcolati sulla base della rischiosità dell'attività stessa. Gli impieghi consentiti, su specifica richiesta del Contraente, possono essere quindi:

- A. turismo, allenamenti, trasporto persone a titolo gratuito;
- B. turismo, allenamenti, trasporto persone a titolo oneroso;
- C. trasporto persone e merci a titolo oneroso;
- D. scuola di pilotaggio;
- E. traino di alianti;
- F. presentazione e/o esibizione e/o dimostrazione;
- G. riprese aerofotogrammetriche e/o cinematografiche;
- H. eliambulanza e/o soccorso e/o salvataggio;
- I. trasporto persone o cose al verricello e simili;
- L. sorveglianza linee elettriche;
- M. posa in opera di materiali;
- N. trasporto carichi appesi e/o traino di striscioni;
- O. lavoro agricolo;
- P. voli per rinnovo Certificato di Navigabilità;
- Q. avioraduni e gare non acrobatiche iscritte nei calendari sportivi dell'Aeroclub d'Italia e della F.A.I.;
- R. lancio manifestini;
- S. lancio paracadutisti;
- T. collaudo;
- U. gare acrobatiche;
- V. attività antincendio.

L'assicuratore presta la sua garanzia per la giacenza, il rullaggio ed il volo degli aeromobili descritti in polizza ed impiegati nelle attività per le quali il Contraente chiede espressamente copertura.

- h) dal fatto che l'aeromobile abbia iniziato il volo con provvista di carburante, combustibile, lubrificante e refrigerante insufficienti al volo stesso.

Vengono inoltre *esclusi*:

B. i danni e le spese dipendenti totalmente o parzialmente, direttamente o indirettamente da:

- a) guerra, invasione, atti nemici stranieri, ostilità (vi sia o meno guerra dichiarata), guerra civile, ribellione, rivoluzione, insurrezione, legge marziale, potere militare o usurpato tentativo di usurpazione di potere;
- b) scioperi, tumulti, sommosse civili, agitazioni di lavoratori;
- c) azioni di una o più persone, agenti o meno per conto di una Potenza sovrana, compiute a scopo politico o terroristico, anche se il danno derivante da tali azioni sia accidentale;
- d) atti di sabotaggio e dolosi compiuti da terzi, salvo il caso del furto o del tentativo di furto dell'aeromobile o di pertinenze dello stesso;
- e) confisca, nazionalizzazione, sequestro, disposizioni restrittive, detenzione, appropriazione, requisizione per proprio titolo od uso da parte o su ordine di qualsiasi Governo (sia esso civile, militare o "*de facto*") o altra Autorità nazionale o locale;
- f) dirottamento forzato o sequestro illegale o esercizio indebito di controllo sull'aeromobile in volo o sull'equipaggio dell'aeromobile in volo (inclusi i tentativi di sequestro illegale o controllo indebito), attuato da una o più persone che si trovino a bordo dell'aeromobile e agiscano senza il consenso del Contraente; nonché di quelli verificatisi mentre l'aeromobile si trova fuori del controllo del Contraente a causa di uno degli eventi sopra citati. L'aeromobile si riterrà nuovamente sotto il controllo del Contraente a partire dal momento in cui

verrà restituito al Contraente stesso in un aeroporto incluso entro i limiti geografici di polizza e pienamente attrezzato per l'assistenza a quel tipo di aeromobile. La restituzione dovrà avvenire ad aeromobile parcheggiato, con i motori spenti e senza interventi forzosi.

Come vedremo in seguito, con la predisposizione di *condizioni speciali di polizza ad hoc*, è possibile dare copertura a gran parte delle fattispecie di cui sopra.

Per quanto riguarda i *danni non indennizzabili*⁸, la polizza in uso nel mercato italiano prevede poi che l'impresa assicuratrice non risponda dei danni agli strumenti, agli impianti, alle installazioni di bordo ed alle unità di propulsione, derivanti da usura, guasto o difetto di funzionamento di qualsiasi natura compreso il vizio occulto, restando inteso che una unità di propulsione è considerata un unico elemento e quindi ogni danno e le conseguenze che si producano nell'interno dell'unità di propulsione saranno esclusi dalla garanzia, a meno che il guasto o il difetto di funzionamento non sia diretta conseguenza di un danno indennizzabile a termini di polizza e cioè derivante da cause esterne perturbatrici del normale funzionamento dell'aeromobile.

Tuttavia l'impresa assicuratrice risponde di tutti quei danni che siano conseguenza di uno degli eventi di cui al precedente paragrafo o che derivino da difficoltà di manovra dell'aeromobile dal medesimo cagionate; ciò sia in caso di danno parziale che di perdita totale⁹.

Il danno da *ingestione* causato ad un motore a reazione da pietrisco, detriti, polvere, sabbia, ghiaccio e simili che determini un

⁸ V. vol. II, parte I, p. 129, art. 3.

⁹ L'art. 1003 cod. nav. (Guasti agli strumenti di bordo ed al gruppo motopropulsore) prevede che: "L'assicuratore dell'aeromobile non risponde dei danni agli strumenti di bordo non derivanti da sinistro di volo. L'assicurazione non risponde altresì dei danni al motore, al radiatore, ai serbatoi della benzina e dell'olio, alle eliche, nonché a tutte le altre parti necessarie al funzionamento ed alla protezione del motore stesso, che si siano prodotti senza l'intervento di cause esterne perturbatrici del normale funzionamento dell'aeromobile. Tuttavia l'assicuratore risponde dei danni dipendenti da sinistro causato da uno dei guasti suddetti".

progressivo deterioramento del motore stesso, viene considerato come *usura e deterioramento* e, pertanto, l'assicuratore non risponde di tale danno, salvo il caso di ingestione che causi ad un motore un danno improvviso, attribuibile ad un singolo incidente.

Ciascun motore danneggiato, salvo che il danno non sia causato da un atterraggio violento o forzato, viene considerato oggetto di un reclamo separato, ma la franchigia massima per ogni avvenimento (inclusi i danni alla fusoliera), relativa ad ogni aeromobile, non sarà superiore a due volte la franchigia stabilita per l'aeromobile stesso.

Oltre alle clausole relative ai rischi assunti, a quelli esclusi ed ai danni non indennizzabili troviamo poi le previsioni relative ai limiti territoriali, alla forma del contratto, all'esistenza di ulteriori assicurazioni, all'efficacia dell'assicurazione ed al pagamento del premio.

1.2 *Limiti territoriali, forma del contratto, altre assicurazioni, efficacia dell'assicurazione e pagamento del premio.*

Per quanto riguarda i *limiti territoriali*¹⁰ entro i quali la garanzia viene prestata, la polizza italiana normalmente garantisce la copertura in Europa, nei Paesi Mediterranei, in Giordania, nelle Isole Canarie e Madera e fra detti Paesi e territori. Mediante l'apposizione di una clausola particolare aggiuntiva, è possibile estendere la garanzia al mondo intero. Considerata peraltro l'attuale situazione politica, viene di norma esclusa la copertura per i voli e/o sorvoli da, per o sul territorio della Libia, dell'Iraq, della Serbia, della Bosnia Erzegovina e del Montenegro. In taluni casi, viene inoltre previsto che la garanzia non operi nei Paesi nei quali il traffico aereo non sia consentito a seguito di sanzioni adottate dall'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Il contratto di assicurazione *non è valido* se non è redatto per iscritto mediante polizza sottoscritta dall'impresa assicuratrice e dal Contraente. Non sono inoltre valide pattuizioni in aggiunta o in de-

¹⁰ V. vol. II, parte I, p. 130, art. 4.

roga a quelle della polizza se non risultano da appendici sottoscritte dalle stesse parti¹¹.

L'assicuratore garantisce la copertura a condizione che, per il periodo di durata della polizza, non esistano *altre assicurazioni* per i medesimi rischi ai quali la polizza è riferita¹².

Per quanto riguarda infine l'efficacia, *l'assicurazione ha effetto dall'ora e dal giorno* indicati nella polizza, se il premio o la prima rata di premio sono stati pagati. In caso contrario, e salvo diversa pattuizione, l'assicurazione ha effetto dalle ore 24 del giorno del pagamento di quanto dovuto, ferma restando la decorrenza del contratto e la sua durata nonché le scadenze stabilite per il pagamento delle rate di premio successive¹³.

Nonostante la possibilità di frazionare i pagamenti in più rate, il premio è unico ed indivisibile per sua natura e quindi è sempre dovuto per intero. A questo riguardo la polizza italiana disciplina accuratamente le modalità di pagamento dei premi¹⁴, delle relative regolazioni nonché della possibilità per l'assicuratore di avvalersi della risoluzione del contratto in caso di mancato pagamento del premio, o di rate dello stesso, nonché della sospensione della garanzia nel caso in cui il Contraente non comunichi nei termini pattuiti i dati necessari per la regolazione del premio o non effettui il pagamento della differenza dovuta.

1.3 *Mutamento della proprietà o dell'esercizio dell'aeromobile e variazione del rischio*¹⁵.

Importante è poi la clausola relativa al *mutamento della proprietà o dell'esercizio dell'aeromobile*. Infatti, qualora l'aeromobile assicurato venga venduto o concesso in esercizio ad un soggetto di-

¹¹ V. vol. II, parte I, p. 130, art. 5.

¹² V. vol. II, parte I, p. 130, art. 6.

¹³ V. vol. II, parte I, p. 130, art. 7.

¹⁴ V. vol. II, parte I, p. 130, art. 7.

¹⁵ V. vol. II, parte I, p. 130, art. 8.

verso da quello indicato in polizza, l'assicurazione cessa di pieno diritto dal momento della vendita o del mutamento di esercizio, salvo che l'assicuratore non accetti di mantenere in vita il contratto di assicurazione mediante una voltura dello stesso a favore del nuovo proprietario o soggetto esercente. Qualora detta voltura non venga concessa è previsto un rimborso al Contraente del premio netto e degli accessori in proporzione al rischio non corso.

Il Contraente è tenuto inoltre a notificare all'assicuratore *ogni circostanza che costituisce variazione di rischio*, ferme restando le disposizioni di cui all'art. 522 cod. nav. relative all'aggravamento di rischio¹⁶. L'assicuratore ha quindi diritto di recedere dal contratto entro trenta giorni da quello in cui ha ricevuto la notificazione, con effetto dalle ore 24 del giorno successivo a quello della dichiarazione di recesso.

In particolare, in caso di *variazione di rischio*, l'assicurazione - fermo il diritto dell'assicuratore all'intero premio convenuto anche se frazionato - resta sospesa durante il perdurare di anche una sola delle seguenti circostanze:

- a) sostituzione dei piloti quando sono stati nominativamente indicati in polizza;
- b) impiego dei piloti con brevetto di grado inferiore e con esperienza di ore di volo¹⁷ inferiori a quelle eventualmente indicate in polizza;

¹⁶ L'art. 522 cod. nav. (Aggravamento del rischio) dispone che: "Salvo patto contrario, l'assicuratore non risponde se, per fatto dell'assicurato, il rischio viene trasformato o aggravato in modo tale che, se il nuovo stato di cose fosse esistito e fosse stato conosciuto dall'assicuratore al momento della conclusione del contratto, l'assicuratore non avrebbe dato il suo consenso o non l'avrebbe dato alle medesime condizioni (1898 cod. civ.). Tuttavia l'assicuratore risponde se il mutamento o l'aggravamento del rischio è stato determinato da atti compiuti per dovere di solidarietà umana o nella tutela di interessi comuni all'assicuratore, ovvero dipende da un evento per il quale l'assicuratore medesimo risponde, ovvero non ha influito sull'avvenimento del sinistro o sulla misura dell'indennità in conseguenza di questo dovuta dall'assicuratore". V. anche vol. II, parte I, p. 130, art. 9.

¹⁷ Di norma le garanzie non sono valide nel caso in cui l'aeromobile sia condotto da pilota con un numero di ore di volo inferiore a quello indicato in polizza. Inoltre, di solito, il numero di ore di volo minimo è sempre posto in relazione al tipo di aereo. Questo

- c) modifica delle caratteristiche dell'aeromobile;
- d) mutamento dell'impiego dell'aeromobile.

1.4 *Doveri del contraente, obbligo di esibizione di libri e documenti dell'aeromobile e facoltà di ispezione.*

La polizza disciplina inoltre i *doveri del Contraente*¹⁸ il quale è tenuto:

- a) a provvedere affinché, nei luoghi di sosta o di ricovero dell'aeromobile assicurato, siano prese tutte le misure possibili di sicurezza;
- b) ad impedire che sia iniziata, anche nel corso di un viaggio, qualsiasi riparazione dell'aeromobile sinistrato senza averne ottenuta autorizzazione dall'assicuratore;
- c) a provvedere affinché, in caso di sinistro dell'aeromobile assicurato entro il perimetro dell'aeroporto, l'assicuratore ne sia informato al più presto ed il recupero sia compiuto entro il termine fissato dal competente direttore d'aeroporto, *in modo da evitare la rimozione d'ufficio*;
- d) a disporre che, in ogni caso di sinistro, l'equipaggio superstite e in mancanza il Contraente stesso con altro personale curi sollecitamente la ricerca e, se possibile, il recupero dell'aeromobile.

Il Contraente ha poi l'obbligo - *su richiesta dell'assicuratore* - di esibire i libri e i documenti dell'aeromobile prescritti da leggi e regolamenti, nonché la documentazione relativa alle operazioni di manutenzione, riparazione ed ispezione¹⁹. L'assicuratore può inoltre richiedere i rapporti di volo del Comandante o di altri membri dell'equipaggio concernenti l'esercizio tecnico dell'aeromobile o di singoli strumenti ed, in-

vuol dire che viene richiesta al pilota un'esperienza di volo minima specifica e non generica.

¹⁸ V. vol. II, parte I, p. 131, art. 10.

¹⁹ V. vol. II, parte I, p. 131, art. 11.

fine, i rapporti di avaria o di incidente redatti dal *Registro Aeronautico Italiano* o da istituti equivalenti. L'assicuratore ha quindi facoltà di ispezionare gli aeromobili assicurati, di visitare gli impianti e le attrezzature a terra del Contraente e di richiedere presso i relativi uffici tutti i dati informativi concernenti la manutenzione, la riparazione e l'esercizio degli aeromobili assicurati²⁰.

1.5 *Somma assicurabile, riduzione della somma assicurata in caso di sinistro e sua ricostituzione, valore concordato.*

La *somma assicurata* (o anche “*sum insured*”), comunque espressa, non equivale a *stima accettata*²¹. Questa clausola ha gran-

²⁰ V. vol. II, parte I, p. 131, art. 12.

²¹ V. vol. II, parte I, p. 131, art. 13. “*Hull policies are written on an ‘insured value’ or ‘agreed value’ basis. In the case of an insured value policy, the parties will agree on a figure at the time the cover is effected, which usually represents the market value of the aircraft, and this will be the maximum possible amount which the insured can recover even if his actual loss exceeds this figure. The figure thus fixed by the parties is known as the ‘insured value’ [Chapman v. Pole (1870) 22 LT 306. The amount payable to the insured under an insured value policy is the value of the aircraft at the date and place of loss. Leppard v. Excess Ins Co Ltd (1979) 2 Lloyd’s Rep 91; Richard Aubrey Film Productions v. Graham (1960) 2 Lloyd’s Rep 101; Vance v. Forster (1841) 1r Cir Rep 47. If the market value of the aircraft at the date and place of loss is greater than it was when the policy was effected the insured will be able to recover the increased value provided this does not exceed the insured value. Re Wilson and Scottish Ins Corp Ltd (1920) 2 Ch 28. Likewise, if the value of the aircraft has depreciated, the insured will be able to recover the depreciated value. Edney v. De Rougemont (1927) 28 Ll L Rep 215]. In the case of an ‘agreed value’ policy, sometimes also called ‘a valued policy’, the parties agree at the time of effecting the policy on the value of the aircraft for the purposes of the insurance. An agreed value policy will be used where the insured wishes to be assured of receiving full payment in the event of a total or constructive total loss, such as where the aircraft is heavily mortgaged. It may also be used where there are relatively few aircraft of a particular type in existence, and some difficulty is foreseen in establishing a market value for the aircraft in case of loss. The notion of agreeing on the value of the property insured, prior to the occurrence of a loss, does not violate the principle of indemnity, for the parties are free to agree among themselves on the measure of compensation to be paid to the insured [Marine Insurance Act 1906, s 27(2): A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject matter insured. Barker v. Janson (1868) LR 3 CP 303; Lewis v. Rucker (1761) 2 Burr 1167. See also IVAMY, General Principles of Insurance Law (5th edn 1986) 9. The policy must contain*

de rilevanza al momento della quantificazione della indennità da liquidare. Infatti, l'assicuratore in caso di perdita totale rimborserà al Contraente il *valore reale di mercato* dell'aeromobile al momento del sinistro (entro, ovviamente, il limite della somma assicurata).

Nulla vieta, peraltro, che - con pattuizione *ad hoc* - la garanzia sia prestata sulla base di una stima concordata ("*valore concordato*" o meglio "*agreed value*") *a priori* ed equivalga pertanto ad una stima accettata che comporterà quindi per l'assicuratore l'obbligo di liquidare all'assicurato - in caso di perdita totale - il valore concordato e non quello reale di mercato dell'aeromobile (che è in genere inferiore a quello stimato inizialmente). Di solito troviamo la somma assicurata espressa come "*agreed value*" nelle polizze delle aerolinee. Gli assicuratori peraltro concedono la copertura sulla base di un *agreed value* solo quando l'aereo in questione è di recente costruzione e di un modello facilmente commerciabile. In tal modo, il rischio che il valore di mercato dell'aeromobile subisca forti decrementi durante il periodo di polizza (un anno) è decisamente minore. Ovviamente, sia nel caso di somma assicurata che di valore concordato, l'assicurato verrà indennizzato al netto della franchigia applicabile nonché del controvalore delle parti eventualmente recuperate.

Viene inoltre previsto che in caso di danno (*anche non risarcibile a termini di polizza*), fermo restando il diritto di recesso dell'assicuratore, la somma assicurata sia automaticamente diminuita dell'importo dell'indennizzo dovuto dall'assicuratore fino all'inizio delle riparazioni (*o dell'importo equivalente al costo delle riparazioni da effettuare, in caso di danno non risarcibile*). Detto valore ridotto sarà progressivamente ed automaticamente aumentato del costo delle riparazioni effettuate, fino al ripristino dell'intero valore iniziale salvo che, nel frattempo, non sopravvenga la scadenza della polizza²².

express language showing the intent of the parties before it will be deemed to be a valued policy. *Freesman v. Royal Ins. Co of Canada* (1986) Can ILR 8018, §1-2080 (Sup Ct Ont)"]. Così: R. MARGO, *Aviation Insurance, Second Edition*, 1989, p. 146-147. Per quanto riguarda le eventuali clausole *standard* di mercato, si segnala la "*Agreed Value Clause*" (AVN. 61) del 25 aprile 1986, v. vol. II, parte I, p. 203.

²² V. vol. II, parte I, p. 132, art. 20.

1.6 *Avviso di sinistro, obbligo di evitare o diminuire il danno, intervento dell'assicuratore ed accertamento del danno.*

Il Contraente deve comunicare immediatamente all'assicuratore, e comunque non più tardi di 24 ore da quando ne è venuto a conoscenza, qualsiasi sinistro subito dall'aeromobile assicurato, specificando i danni che ne sono derivati e segnalando il luogo del sinistro e lo stato di sicurezza in cui si trova l'aeromobile²³.

Viene quindi espressamente previsto l'obbligo a carico del contraente e delle persone di cui egli si avvale per l'esercizio della sua attività di fare quanto è in loro potere per *evitare o diminuire il danno*²⁴.

L'assicuratore può quindi *intervenire direttamente per limitare il danno* ed ha il diritto di chiedere al Contraente e questi ha l'obbligo di fornire, se ne dispone, i mezzi ed il personale occorrenti allo scopo. A questo riguardo la polizza evidenzia come le istruzioni dell'assicuratore ed il suo intervento diretto o a mezzo di rappresentanti e periti, in qualsiasi operazione attinente al sinistro, all'accertamento del danno ed alla stima delle riparazioni, *non implicano* atto di

²³ V. vol. II, parte I, p. 131, art. 14.

²⁴ V. vol. II, parte I, p. 131, art. 15. La clausola in questione riprende - seppur sinteticamente - il più generale principio dell'obbligo di salvataggio contenuto nella norma di cui all'art. 1914 cod. civ. Infatti, "l'assicurato deve fare quanto gli è possibile per evitare o diminuire il danno [1227², 1915]. Le spese fatte a questo scopo dall'assicurato sono a carico dell'assicuratore, in proporzione del valore assicurato rispetto a quello che la cosa aveva nel tempo del sinistro, anche se il loro ammontare, unitamente a quello del danno, supera la somma assicurata, e anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che l'assicuratore provi che le spese sono state fatte inconsideratamente [1932; att. 187]. L'assicuratore risponde dei danni materiali direttamente derivati alle cose assicurate dai mezzi adoperati dall'assicurato per evitare o diminuire i danni del sinistro, salvo che egli provi che tali mezzi sono stati adoperati inconsideratamente [1900³]. L'intervento dell'assicuratore per il salvataggio delle cose assicurate e per la loro conservazione non pregiudica i suoi diritti [1913¹]. L'assicuratore che interviene al salvataggio deve, se richiesto dall'assicurato, anticiparne le spese o concorrere in proporzione del valore assicurato". Il successivo art. 1915 cod. civ. disciplina inoltre l'inadempimento dell'obbligo di avviso o di salvataggio da parte dell'assicurato. Infatti, "l'assicurato che dolosamente non adempie l'obbligo dell'avviso o del salvataggio perde il diritto all'indennità [1914]. Se l'assicurato omette colposamente di adempiere tale obbligo, l'assicuratore ha diritto di ridurre l'indennità in ragione del pregiudizio sofferto [1932; att. 187]".

possesso e *non pregiudichino* il diritto dell'assicuratore di contestare l'efficacia totale o parziale della garanzia²⁵.

In merito all'*accertamento del danno*²⁶, questo deve essere effettuato dall'assicuratore in contraddittorio con il Contraente nel luogo del sinistro o nel primo luogo di atterraggio, se l'aeromobile danneggiato ha potuto continuare il volo. Si prevede inoltre che prima dell'accertamento non sia consentita la rimozione dell'aeromobile senza autorizzazione dell'assicuratore. Qualora detto accertamento non possa essere effettuato, ovvero l'aeromobile debba essere forzatamente rimosso prima dell'intervento di un rappresentante dell'assicuratore, il Contraente ha l'obbligo di fornire la documentazione fotografica dettagliata dell'aeromobile danneggiato e del luogo dell'incidente, ripresa prima della rimozione.

1.7 *Indennità e spese risarcibili*²⁷.

Qualora il *danno sia risarcibile a termini di polizza*, l'assicuratore liquiderà:

- a) per la *perdita totale*, il valore reale dell'aeromobile al momento del sinistro, entro il limite della somma assicurata²⁸;
- b) per i *danni parziali*, le spese di riparazione fino ai limiti indicati per la perdita totale. Dalla valutazione dei costi delle riparazioni dovrà essere esclusa, in quanto non risarcibile, quella parte dei costi sostenuti o da sostenere per apportare miglioramenti o perfezionamenti all'aeromobile. La scelta della ditta che dovrà eseguire le riparazioni sarà effettuata d'accordo con il Contraente.

L'assicuratore dovrà quindi liquidare - anche qualora non si sia raggiunto lo scopo - le spese debitamente documentate non inconsideratamente fatte dal contraente per evitare o diminuire il dan-

²⁵ V. vol. II, parte I, p. 131, art. 16.

²⁶ V. vol. II, parte I, p. 131, art. 17.

²⁷ V. vol. II, parte I, p. 131, art. 18.

²⁸ *Supra*, "somma assicurabile".

no²⁹. Nessun compenso è comunque dovuto al Contraente per l'opera di ricerca, assistenza e salvataggio dell'aeromobile assicurato, nonché per il recupero di relitti, anche se tali operazioni sono state effettuate a mezzo di altro aeromobile di sua proprietà o in sua esercizio.

Previsione conclusiva, ma non meno importante, è quella relativa alla non risarcibilità dell'eventuale riduzione di valore o di possibilità di impiego dell'aeromobile (*loss of use*), né della perdita di utile commerciale (*loss of revenue*) derivante dalla inattività dovuta al sinistro. Gli operatori, infatti, sono di solito esposti a possibili perdite e mancati profitti a causa dell'inattività dell'aeromobile, fermo per riparazioni o, addirittura, andato distrutto. Dette perdite o mancati profitti vengono categoricamente esclusi dalla garanzia corpi³⁰.

²⁹ V. anche p. 178, nota 24.

³⁰ "Garanzia corpi (o *Hull insurance*)" è un termine tecnico utilizzato per indicare l'assicurazione degli aeromobili. Nel mercato delle assicurazioni aeronautiche è peraltro possibile trovare copertura anche per la *loss of use* (*consequential loss*). Di norma questo tipo di assicurazione è sempre collegato a polizze corpi in essere e dà luogo ad indennizzi solo nel caso in cui i danni materiali all'aeromobile siano pienamente risarcibili sotto la polizza corpi collegata. "*Loss of use or consequential loss policies usually relate back to existing hull policies and usually specify that the insurers will only become liable under the consequential loss policy in the event of an accident to the insured aircraft which gives rise to a valid and collectable claim under the existing hull policy*". Così R.D. MARGO. *op. cit.*, p. 160-161. Per quanto riguarda eventuali testi di polizza in uso nel mercato internazionale si segnala l'"*Aircraft Consequential Loss Policy*" (ZS.108) della *Guardian Royal Exchange Assurance Group* che risale al giugno 1970: v. vol. II, parte I, p. 226 e ss.

La polizza prevede che "*subject to the Terms Exceptions Limitations and Conditions contained herein or endorsed hereon if the Insured shall sustain any loss arising from the Insured's inability to utilise any of the Aircraft specified in the Schedule as a direct result of accidental damage occurring during the Period of Insurance to such Aircraft and in respect of which damage a valid and collectable claim can be made (or could be made save only for the application of any deductible provision) under the Policy (hereinafter referred to as 'the Hull Policy') issued by the Hull Insurers specified in the Schedule and covering the said Aircraft both for Flight Risks and for Ground Risks then the Company will pay to the Insured the benefits set out in the Scale of Compensation*".

Nella "*Scale of Compensation*" viene indicato l'importo da riconoscere per ogni giorno di inattività nonché l'importo massimo che può essere riconosciuto per ciascun aeromobile, per evento. È importante notare come vengano esclusi dalla garanzia in questione i danni consequenziali derivanti da eventi che abbiano dato luogo ad indennità sulla base di una assicurazione della "*Breach of Warranty*". La garanzia non opera anche in caso di *Total Loss*, *Constructive Total Loss* e *Arranged Total Loss*. Per le ulte-

1.8 Divieto di abbandono³¹.

La polizza italiana prevede, *in deroga alle disposizioni di cui all'art. 1006 cod. nav.*, l'esclusione della facoltà per il contraente di abbandonare l'aeromobile all'assicuratore. A questo riguardo si ricorda come l'art. 1006 stabilisca invece che l'assicurato possa abbandonare all'assicuratore l'aeromobile ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

- a) quando l'aeromobile è perduto od è divenuto assolutamente inabile alla navigazione e non riparabile oppure quando mancano sul posto i mezzi di riparazione, e questi non possono essere provveduti facendone richiesta altrove, né l'aeromobile può essere trasportato in luogo ove siano tali mezzi [1007 lett. c];
- b) quando l'aeromobile si presume perito [761]³²;
- c) quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni sofferti dall'aeromobile raggiunge i quattro quinti del suo valore assicurabile.

La *ratio* di una simile deroga deve essere ricercata nelle difficoltà - soprattutto di ordine amministrativo e burocratico - che l'assicuratore si troverebbe a dover fronteggiare in caso di abbandono dell'aeromobile da parte dell'assicurato. Una volta infatti indennizzato l'assicurato per la perdita totale [art. 1006 a) e b) cod. nav.] o per la perdita totale costruttiva [art. 1006 c) cod. nav.], l'assicuratore si troverebbe a dover disporre di fatto del relitto (senza averne l'effettiva proprietà in quanto bene mobile registrato) o di ciò che di esso possa essere recuperato

riori esclusioni si rimanda all'allegato testo di polizza, vol. II, parte I, p. 226. Concludendo, condizione essenziale per l'operatività di questa polizza è che *"the Insured shall take all reasonable steps to do and concur in doing all things practicable to avoid or diminish loss hereunder and to have the operation of the Aircraft resumed as early as is possible"*. V. polizza citata, *sub Conditions* (4).

³¹ V. vol. II, parte I, p. 132, art. 21.

³² L'art. 761 cod. nav. (Perdita presunta) dispone che "quando dal giorno dell'ultima notizia [831, 837, 915] sono trascorsi tre mesi, l'aeromobile si presume perito nel giorno successivo a quello al quale risale l'ultima notizia [837^{2,3}, 915]".

senza l'indispensabile assistenza dell'assicurato nella demolizione del relitto³³, nella cancellazione dell'aeromobile dal Registro Aeronautico Italiano³⁴ o nella vendita delle parti recuperate.

1.9 Pagamento delle indennità, rimpiazzo, franchigia e deduzioni.

Secondo la polizza in uso nel mercato italiano, il Contraente non può richiedere la liquidazione dell'indennizzo prima che siano stati accertati e valutati i danni risarcibili. Una volta però presentati gli atti ed i documenti giustificativi, il pagamento deve essere effettuato entro 30 giorni³⁵.

Importante è la clausola che prevede che, nel caso di sinistri per i quali l'autorità proceda a inchiesta per l'accertamento di

³³ L'art. 760 cod. nav. (Demolizione dell'aeromobile) prevede che "il proprietario, che intende procedere alla demolizione dell'aeromobile, deve farne dichiarazione al ministero dei trasporti, se l'aeromobile si trova nella Repubblica, all'autorità consolare, se si trova all'estero, consegnando i documenti ed i libri di bordo [771 e ss.]. L'autorità predetta provvede ai sensi del secondo comma dell'art. 758 [1183]. Se entro sessanta giorni dalla pubblicazione sono promosse opposizioni dai creditori [758⁴], ovvero se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia [1027 e ss.] sull'aeromobile, l'autorizzazione può essere data solamente dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato [324 cod. proc. civ.], o i creditori siano stati soddisfatti, o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario stesso abbia eseguito le provvidenze, disposte dall'autorità aeronautica per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori. Tuttavia la demolizione può essere senz'altro autorizzata quando sia necessaria per ragioni di urgenza, accertate in Italia dal Registro Aeronautico Italiano e all'estero dall'autorità consolare, ovvero quando sia stata depositata fideiussione bancaria e siano state adempiute le altre condizioni e modalità previste dal quinto e sesto comma dell'art. 758. Le disposizioni dei commi precedenti non si applicano agli alianti liberatori".

³⁴ L'art. 762 cod. nav. (Cancellazione dell'aeromobile dai registri) dispone che "l'aeromobile è cancellato dal registro di iscrizione quando: a) è perito o si presume perito [761]; b) è stato demolito [760]; c) ha perduto i requisiti di nazionalità richiesti nell'art. 751; d) è stato iscritto in un registro straniero [752]. La cancellazione dell'aeromobile deve essere richiesta dal proprietario, ma può essere disposta anche d'ufficio. All'atto della cancellazione l'autorità ritira il certificato di immatricolazione o quello di collaudo [755, 764].

³⁵ V. vol. II, parte I, p. 132, art. 23.

eventuali responsabilità, l'assicuratore abbia la facoltà di rinviare la liquidazione dell'indennizzo eventualmente dovuta fino a chiusura dell'inchiesta. Qualora, inoltre, gli atti siano stati trasmessi al giudice penale, o se vi è denuncia penale a carico del Contraente, dei piloti o di altro membro dell'equipaggio o di altro dipendente o preposto del Contraente, *la liquidazione resta sospesa fino alla decisione definitiva del giudice penale.*

Nel caso di *perdita totale*, l'assicuratore ha la facoltà di sostituire alla liquidazione dell'indennizzo *il rimpiazzo dell'aeromobile perduto* con un altro aeromobile dello stesso tipo e delle stesse caratteristiche, con eguale attrezzatura e in eguale stato e grado di efficienza.

A fronte della liquidazione dell'indennità o del rimpiazzo dell'aeromobile, l'assicuratore si riserva inoltre il diritto di assumere la proprietà dei relitti dell'aeromobile perduto³⁶.

Sempre nel caso di perdita totale dell'aeromobile, è previsto il diritto dell'assicuratore di trattenere dalla liquidazione finale anche l'importo degli eventuali premi ancora a scadere per il periodo di assicurazione in corso.

Ovviamente, l'importo finale dell'indennizzo da liquidare dovrà essere sempre (e quindi sia nel caso di perdita totale che di danni parziali) calcolato al netto delle franchigie previste per l'aeromobile andato distrutto o danneggiato³⁷. La franchigia può essere espressa

³⁶ *Supra*, *Divieto di abbandono*.

³⁷ È peraltro possibile trovare copertura anche per le franchigie acquistando una polizza *ad hoc* ("polizza franchigie" o "*deductible insurance*"). A questo riguardo il MARGO osserva (*op. cit.*, p. 161) che "*This form of cover protects the insured against being required to pay the deductible on a hull policy, ie that part of the risk on the aircraft hull which has been retained by the insured and is not covered by the policy. The insurers will usually permit the insured to insure the deductible down considerably but will insist that the insured carry at least some proportion of the risk*". Questa ritenzione netta a carico dell'assicurato si indica con il termine tecnico "scoperto". A questo riguardo si sottolinea inoltre che "*One must not forget the original purpose of the deductible under the all-risks policy, in that the deductible gives the insured an interest in the well-being of his aircraft. Anything which tends to reduce the amount of financial loss imposed upon the airline in the event of an accident would tend to increase the moral risk*". V. B.G. JERVIS, *Aviation Underwriting*, 1991, p. 575. Il MARGO ricorda ancora che "*This form of insurance, together with the various forms of premium insurance and breach of warranty cover, are known collectively as 'aviation contingency business'*".

sia come importo fisso (specialmente nel caso di aeromobili facenti parte di flotte di aerolinee) o come percentuale della somma assicurata. La polizza italiana di solito prevede una franchigia fissa pari al 2% della somma assicurata³⁸.

Nel caso di perdita totale l'assicuratore dedurrà inoltre dall'importo da liquidare (somma assicurata o valore concordato, al netto delle franchigie di polizza) il controvalore delle parti eventualmente recuperabili, quantificando detto valore in percentuale su quello dell'aeromobile al momento del sinistro e con riferimento ai prezzi delle case costruttrici (relativamente al dettaglio dei singoli pezzi).

Qualora infine si tratti solo di rottami, la deduzione sarà effettuata in base al valore di mercato degli stessi³⁹.

1.10 Surrogazione⁴⁰.

Notevole importanza riveste senza dubbio la clausola relativa alla *surrogazione dell'assicuratore* nei diritti del Contraente nei confronti di eventuali terzi responsabili o corresponsabili. Detto di-

[*Phoenix General Ins Co of Greece SA v. ADAS* (1986) 2 *Lloyd's Rep* 552, 555-6 per Kerr LJ, *affirming the decision of the High Court in Phoenix General Ins Co of Greece SA v. Halvanon Ins Co Ltd* (1985) 2 *Lloyd's Rep* 599, 602-3 per Hobhouse J.]. Così R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 161, nota 115.

³⁸ Mediante predisposizione di apposite condizioni particolari aggiuntive è possibile applicare le seguenti franchigie fisse sul valore assicurato:

- A. - 5% per danni occorsi con il rotore in moto;
- 2% per danni occorsi con il rotore fermo.

B. In caso di danni parziali occorsi sia a terra che in volo, l'1% del valore assicurato ma con il minimo indicato nelle Condizioni Particolari di polizza, espresso nella stessa valuta di detto valore assicurato. Nessuna franchigia viene peraltro applicata in caso di perdita totale dell'aeromobile.

C. In caso di danni parziali occorsi sia a terra che in volo, il 2,50% del valore assicurato ma con il minimo indicato nelle Condizioni Particolari di polizza, espresso nella stessa valuta di detto valore assicurato. Nessuna franchigia viene anche qui applicata in caso di perdita totale dell'aeromobile.

³⁹ V. vol. II, parte I, p. 132, art. 22.

⁴⁰ V. vol. II, parte I, p. 132, art. 24.

ritto è peraltro sancito anche nella norma contenuta nell'art. 1916 cod. civ.⁴¹.

Con la liquidazione del risarcimento del danno, infatti, l'assicuratore è surrogato fino alla concorrenza dell'indennità pagata, nei diritti del contraente nei confronti dei terzi responsabili. Il contraente dovrà quindi fornire tutte le informazioni e tutti i documenti necessari per consentire all'assicuratore l'esercizio di tali diritti, e, su richiesta dell'assicuratore stesso, dovrà agire in giudizio *a proprio nome*, ma *per conto* ed a spese *dell'assicuratore* limitatamente all'interesse di quest'ultimo.

Il contraente sarà pertanto ritenuto responsabile di ogni e qualsivoglia *pregiudizio* abbia eventualmente arrecato *al diritto di surrogazione* dell'assicuratore.

1.11 *Recesso dal contratto, imposte e tasse, forma delle comunicazioni all'assicuratore, competenza territoriale e rinvio alle vigenti leggi.*

Vi sono infine clausole relative al diritto dell'assicuratore di recedere dal contratto in ogni momento salvo comunicazione di detto recesso al Contraente a mezzo raccomandata R.R.⁴².

Le imposte, le tasse ed i contributi e tutti gli altri oneri stabiliti per legge, presenti e futuri, relativi al premio, agli accessori, alla polizza ed agli atti da essa dipendenti, sono inoltre a carico del Con-

⁴¹ L'art. 1916 cod. civ. (Diritto di surrogazione dell'assicuratore) dispone che "l'assicuratore che ha pagato l'indennità è surrogato, fino alla concorrenza dell'ammontare di essa, nei diritti dell'assicurato verso i terzi responsabili [1203]. Salvo il caso di dolo, la surrogazione non ha luogo se il danno è causato dai figli, dagli affiliati, dagli ascendenti, da altri parenti o da affini dell'assicurato stabilmente con lui conviventi o da domestici.

L'assicurato è responsabile verso l'assicuratore del pregiudizio arrecato al diritto di surrogazione [1589]. Le disposizioni di questo articolo si applicano anche alle assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro e contro le disgrazie accidentali". Per eventuali clausole *standard* di mercato si veda vol. II, parte I, p. 233: "*Subrogation Clause*" (U.S.A. and CANADA) N.M.A. 1280 del 27 ottobre 1960.

⁴² V. vol. II, parte I, p. 132, art. 25.

traente anche se il relativo pagamento sia stato anticipato dall'assicuratore⁴³.

Sono quindi previste la forma delle comunicazioni all'assicuratore⁴⁴ (usualmente a mezzo lettera raccomandata R.R.) nonché la competenza territoriale dell'Autorità Giudiziaria del luogo ove ha sede legale l'assicuratore (con espressa rinuncia a valersi del disposto degli articoli 282 e 648 cod. proc. civ.)⁴⁵.

Infine, *per quanto non espressamente previsto dalla polizza*, i rapporti fra l'assicurato ed il Contraente vengono regolati dalle vigenti leggi in materia⁴⁶.

1.12 Clausole di vincolo. "Breach of Warranty".

Mediante predisposizione di apposita appendice è possibile *vincolare l'assicurazione* a favore di un soggetto specificamente indicato in polizza. L'assicuratore si obbliga pertanto a riconoscere detto vincolo come l'unico ad esso dichiarato e da esso riconosciuto.

Tali appendici vengono di norma predisposte al fine di salvaguardare gli interessi degli eventuali finanziatori. È sufficiente a questo proposito pensare al costo degli aeromobili ed al sempre più diffuso uso dello strumento del *leasing* fatto da parte degli operatori per acquisire detti aeromobili. Ovviamente, le società finanziarie o le banche - aventi un interesse diretto alla tutela del bene in questione - di norma accendono ipoteche a garanzia del proprio credito.

Pertanto, con l'apposizione delle clausole di cui si tratta, l'assicuratore si impegna:

- a) a non liquidare alcun indennizzo senza il preventivo consenso scritto del vincolatario;

⁴³ V. vol. II, parte I, p. 132, art. 26.

⁴⁴ V. vol. II, parte I, p. 132, art. 27.

⁴⁵ V. vol. II, parte I, p. 132, art. 28.

⁴⁶ V. vol. II, parte I, p. 132, art. 29.

- b) a versare esclusivamente al vincolatario ogni indennizzo dovuto a meno che quest'ultimo non autorizzi espressamente l'assicuratore a liquidare l'indennità direttamente all'assicurato;
- c) a notificare tempestivamente al vincolatario, a mezzo raccomandata, l'eventuale mancato pagamento da parte dell'assicurato dei premi o delle rate di premio dovuti come anche il mancato rinnovo della polizza alla sua scadenza. In questo caso l'assicuratore si impegna altresì a considerare valida la garanzia fino al decorso del 15° giorno dal ricevimento della lettera da parte del vincolatario;
- d) a non apportare alcuna variazione alla polizza senza il preventivo consenso scritto del vincolatario.

È comunque possibile fornire al vincolatario una garanzia ancora più ampia proprio in considerazione del fatto che quest'ultimo - di norma - non ha la disponibilità materiale dell'aeromobile e non interferisce in alcun modo con l'esercizio dello stesso.

Detta garanzia viene prestata mediante la predisposizione di una clausola *ad hoc* ripresa pressoché integralmente dalla più nota "*breach of warranty*"⁴⁷ in uso nel mercato inglese. In questo caso il

⁴⁷ La *Breach of Warranty* (BoW), nota anche con la sigla AVN. 28, risale al 13 gennaio 1959: v. vol. II, parte I, p. 188. "A warranty is a term in a contract of insurance upon the exact compliance with which the liability of the insurers depends, and upon breach of which, however trivial, the insurers may repudiate the policy". Così, R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 132-133. Inoltre: *DeHahn v. Hartley* (1786) 1 Term Rep 343, 345-6, 99 ER 1130-1131, per Lord Mansfield; *Pawson v. Watson* (1778) 2 Cowp 785, 787, 98 ER 1361, 1362. Sempre a questo riguardo il MARGO opera un'ulteriore distinzione: "A warranty may be an affirmative warranty in which the insured affirms or negates the existence of a particular state of facts or intention, or a promissory or continuing warranty in which the insured undertakes that a certain state of affairs shall or shall not exist, or that a particular thing shall or shall not be done, during the period of cover. [omissis] A breach of warranty entitles the insurer to avoid the policy regardless of the fact that the warranty may not be material to the risk, and also regardless of whether the breach of warranty caused or contributed to the loss. Breach of an affirmative warranty will entitle the insurer to avoid the whole policy, regardless of materiality [*Thomson v. Weems* (1884) 9 App Cas 671. The policy does not become automatically void. Is is open to the insurers to elect to avoid the policy, or to condone the breach of warranty]. Breach of a promissory warranty, on the other hand, will entitle the insurer to repudiate the policy from the date of the breach, while remaining liable for claims arising prior to such date [J BIRDS, *Modern Insurance Law*, Second Edition, 1988, p.

vincolatario viene garantito anche nel caso di violazione di obblighi contrattuali assunti dal contraente che comporterebbero la non indennizzabilità del danno, *limitatamente tuttavia ai soli rischi coperti e per i quali è stato pagato uno specifico premio*.

Pertanto, sulla base dell'esistenza di vincoli accertati e specificati in polizza a carico degli aeromobili assicurati in favore di un vincolatario (*Lienholder*) espressamente indicato, la *Breach of Warranty* garantisce la protezione e la tutela degli interessi e dei diritti di detto vincolatario. In particolare, come previsto dall'originale clausola inglese, le parti concordano che:

"1. *The insurance afforded by the Policy shall not be invalidated as regards the interest of the Lienholder by any act or neglect of the Insured except that any change in title or ownership of the aircraft, conversion, embezzlement or secretion by the Insured in possession of the aircraft are not covered hereunder; PROVIDED HOWEVER THAT:*

A If the Insured fails, on demand of Underwriters to pay any premium due under this policy, the Lienholder shall pay such premium; and

B The Lienholder shall notify underwriters of any increase of hazard which comes to the Lienholder's attention and if not permitted by the policy, it shall be endorsed thereon, the Lienholder agreeing to pay any additional

101]". Così R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 133-135. V. anche B.G. JERVIS, *op. cit.*, p. 3/18-19.

In merito alla *Breach of Warranty*, il MARGO evidenzia altresì come "*The extremely high cost of modern aircraft means that aircraft operators are rarely in a position to finance their aircraft acquisitions without the assistance of banks and other financial institutions. Where a bank or financial institution has advanced a loan to an aircraft operator to finance the purchase of an aircraft, in addition to insisting that it retain a lien on the aircraft thus purchased and that full hull cover be effected, the bank or financial institution will invariably insist on 'breach of warranty' cover being effected in its favour up to the amount of the loan outstanding at any time. In terms of breach of warranty cover, the bank or other lienholder on whose behalf such cover has been effected will not be prejudiced in the event that the aircraft in respect of which the lien is held, is damaged in consequence of a breach by the insured of a warranty in the policy which would ordinarily entitle the insurers to repudiate payment to the insured*". Così: R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 162.

required premium if the Insured shall fail to do so on demand of the Underwriters.

It is, however, further understood and agreed by the parties concerned that the protection afforded to the Lienholder by the terms of this endorsement is limited to the perils⁴⁸ covered under the policy and for which a specific premium charge has been made ”⁴⁹.

Le banche o le società finanziarie non possono peraltro recuperare più del valore stesso dell'ipoteca esistente sull'aeromobile al tempo del sinistro. L'assicurazione della *Breach of Warranty*, infatti, raramente viene concessa per più dell'80% del valore assicurato

⁴⁸ Il termine “*peril*” venne inizialmente utilizzato (v. anche il *Marine Insurance Act* del 1906) per indicare un rischio (*hazard*). Nella odierna prassi assicurativa il termine “*peril*” è stato rimpiazzato da “*risk*”.

⁴⁹ La clausola inglese (v. vol. II, parte I, p. 188) prevede inoltre che:

2. *If the Insured fails to render proof of loss within the time granted in the policy conditions, the Lienholder shall do so within 60 days thereafter, in form and manner as provided by the policy and further shall be subject to the provisions of the policy relating to the appraisal and time of payment and of bringing suit.*

3. *Whenever the Underwriters shall be liable to the Lienholder for any sum for loss or damage under this policy and shall claim that as to the Insured, no liability therefore existed, their liability under the terms of this endorsement shall not in any event exceed the amount of the lien set forth above, less the amount of all matured instalments and less unearned interest or carrying charges and unearned financed insurance premium, if any.*

4. *The Underwriters reserve the right to cancel this policy at any time as provided by its terms but in such case notification shall be given the Lienholder when not less than 10 days thereafter such cancellation shall be effective as to the interest of said Lienholder therein and the Underwriters shall have the right, on like notice, to cancel this endorsement.*

5. *Upon payment of any sum to the Lienholder as provided hereunder, the Underwriters shall to the extent of such payment be thereupon legally subrogated to all the rights of the Lienholder under all securities held as collateral to the debt and the Lienholder shall assign and transfer to the Underwriters all instruments of security pertaining to the aircraft; but no subrogation shall impair the right of the Lienholder to recover the full amount of his claim.*

dell'aeromobile al fine di scoraggiare violazioni intenzionali di polizza da parte dell'assicurato il quale in questo modo ha comunque un interesse, seppur contenuto in un minimo del 20% di detto valore assicurato, al mantenimento dell'aeromobile in buone condizioni⁵⁰. Non sempre peraltro questo è vero. L'assicurazione della *Breach of Warranty* per l'intero valore assicurato dell'aeromobile - anche se raramente - viene infatti in certi casi concessa.

2. Il mercato internazionale

La polizza attualmente in uso nel mercato internazionale delle assicurazioni aeronautiche (ed, in particolare, in quello inglese) è la "*Lloyd's Aircraft Policy*" meglio nota come AVN. 1A⁵¹. Questa polizza (che risale al 14 novembre 1973) non è altro che la riedizione della "*Lloyd's Aircraft Policy*" AVN. 1 del 7 aprile 1959⁵².

L'AVN. 1A è essenzialmente composta da quattro sezioni e da una "*schedule*" dove vengono riportate le condizioni particolari relative al rischio da coprire:

<i>Section I</i>	<i>Loss of or damage to aircraft</i>
<i>Section II</i>	<i>Legal liability to third parties (other than passengers)</i>
<i>Section III</i>	<i>Legal liability to passengers</i>

⁵⁰ V. R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 162-163. L'Autore rileva a questo riguardo come "*The amount recoverable by the bank or other lienholder is limited to the amount outstanding on the loan to the insured at the time of the loss. Breach of warranty cover is rarely effected for more than eighty per cent of the insured value of the aircraft, so as to discourage the possibility of a wilful breach of warranty by the insured who will have at least some interest in the preservation of the aircraft. Notwithstanding this, however, breach of warranty cover up to the full insured value of the aircraft is not unknown. Insurers usually require a warranty of 'no operational interest' from a prospective lienholder before they will grant breach of warranty cover to a lienholder who is also an additional insured*".

⁵¹ Per il testo della polizza v. vol. II, parte I, p. 165 e ss.

⁵² V. vol. II, parte I, p. 162 e ss.

Section IV (A) *General exclusions applicable to all Sections*
 (B) *General conditions applicable to all Sections*
 (C) *Definitions*
Schedule.

Per chiarezza di esposizione, verranno qui descritte solamente le *Section I e IV* rinviando al Capitolo Secondo §2, 2.1 e 2.3, le *Section II e III*. La *Section IV*, essendo comune a tutte e tre le precedenti sezioni, verrà presa in esame solamente nel Capitolo Primo e quindi solo in relazione alla *Section I*.

2.1 Section I - Loss of or Damage to Aircraft.

Coverage.

1. (a) The Underwriters will at their option pay for, replace or repair, accidental⁵³ loss of or damage to the aircraft described in the Schedule arising from the risks covered, including disappearance if the aircraft is unreported for sixty days after the commencement of flight⁵⁴,

⁵³ "Accident" means any one accident or series of accidents arising out of one event. V. AVN. 1A, Section IV, (C) Definitions, (a), vol. II, parte I, p. 170.

⁵⁴ "Flight" means from the time the Aircraft moves forward in taking off or attempting to take off, whilst in the air, and until the aircraft completes its landing run. V. AVN. 1A, Section IV, (C) Definitions, (j), vol. II, parte I, p. 170. Il termine "flight" indica pertanto quella fase operativa che inizia dal momento del decollo o di un tentato decollo fino al termine dell'atterraggio.

Correlate a questa definizione sono quella di "Taxying", "Moored" e "Ground". V. AVN. 1A, Section IV, (C) Definitions, (k), (l) e (m), vol. II, parte I, p. 170:

"Taxying" means movement of the aircraft under its own power other than in flight as defined. Taxying shall not be deemed to cease merely by reason of a temporary halting of the aircraft.

"Moored" means, in the case of aircraft designed to land on water, whilst the aircraft is afloat and is not in flight or taxying as defined, and includes the risks of launching and hauling up.

"Ground" means while the aircraft is not in flight or taxying or moored as defined.

but not exceeding the amount insured as shown therein and subject to the amounts to be deducted shown below.

(b) If the Aircraft is insured hereby for the risks of Flight, the Underwriters will, in addition, pay reasonable emergency expenses necessarily incurred by the Insured for the immediate safety of the Aircraft consequent upon damage or forced landing, up to 10 per cent. of the amount specified in Part 2(5) of the Schedule.

Exclusions applicable to this Section only.

2. The Underwriters shall not be liable for

(a) [**Wear and tear, breakdown**] - wear and tear, deterioration, breakdown, defect or failure howsoever caused in any Unit (hereinafter defined)⁵⁵ of the Aircraft and the consequences thereof within such Unit⁵⁶.

(b) damage to any Unit by anything which has a progressive or cumulative effect but damage attributable to a single recorded incident is covered under paragraph 1 (a) above.

HOWEVER accidental loss of or damage to the Aircraft consequent upon 2 (a) or (b) above is covered under paragraph 1 (a) hereof.

⁵⁵ "Unit" means a part or an assembly of parts (including any sub-assemblies) of the Aircraft which has been assigned an Overhaul Life as a part or an assembly. Nevertheless, an engine complete with all parts normally attached when removed for the purpose of overhaul or replacement, shall together constitute a single Unit. V. AVN. 1A, Section IV, (C) Definitions, (b), vol. II, parte I, p. 170.

⁵⁶ Si tratta dei danni da usura e deterioramento e di quelli dovuti ad una rottura interna. Per gli analoghi aspetti della polizza italiana, si rimanda al paragrafo 1.1 *Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili*. V. anche vol. II, parte I, p. 129, art. 2.

"The effect of these exclusions is to rule out cover for the inevitable wear and tear and gradual deterioration which occur through the normal use of the insured aircraft, although, where the policy requires that loss or damage be accidental [AVN. 16, coverage C which does not require an accident], it is submitted that in any event wear and tear and gradual deterioration would not be covered". Così: R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 157. La polizza AVN. 16, nota anche come *Lloyd's Aircraft Hull Policy* (U.S.A.), risale all'8 novembre 1956. V. anche vol. II, parte I, p. 176 e ss.

Conditions applicable to this Section only.

3. (i) If the Aircraft is damaged

(a) [**Dismantling, Transport and Repairs**] - no dismantling or repairs⁵⁷ shall be commenced without the consent of the Underwriters except whatever is necessary in the interest of safety, or to prevent further damage, or to comply with orders issued by the appropriate authority.

(b) [**Payment or Replacement**] - The Underwriters will pay only for repairs and transport of labour and materials by the most economical method unless the Underwriters agree otherwise with the Insured.

(ii) If the Underwriters exercise their option to pay for or replace the Aircraft⁵⁸

(a) The Underwriters may take the Aircraft (together with all documents of record, registration and title thereto) as salvage

(b) the cover afforded by this Section is terminated in respect of the Aircraft even if the Aircraft is retained by the Insured for valuable consideration or otherwise

(c) the replacement aircraft shall be of the same make and type and in reasonably like condition unless otherwise agreed with the Insured.

(iii) [**Amounts to be deducted from claim**] - Except where the Underwriters exercise their option to pay for or replace the aircraft, there shall be deducted from the claim under paragraph 1

(a) of this Section⁵⁹ :

(a) the amount specified in Part 6 (B) of the Schedule and

⁵⁷ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.4 Doveri del Contraente, obbligo di esibizione di libri e documenti dell'aeromobile e facoltà di ispezione, sub (b)*. V. anche vol. II, parte I, p. 131, art. 10.

⁵⁸ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.9 Pagamento delle indennità, rimpiazzo, franchigia e deduzioni*. V. anche vol. II, parte I, p. 132, art. 23.

⁵⁹ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.9 Pagamento delle indennità, rimpiazzo, franchigia e deduzioni*. V. anche vol. II, parte I, p. 132, art. 22.

(b) such proportion of the Overhaul Cost (hereinafter defined)⁶⁰ of any Unit repaired or replaced as the used time bears to the Overhaul Life (hereinafter defined)⁶¹ of the Unit.

(iv) **[No Abandonment]** - Unless the Underwriters elect to take the Aircraft as salvage the Aircraft shall at all times remain the property of the Insured who shall have no right of abandonment to the Underwriters⁶².

(v) **[Other Insurance]** - No claim shall be payable under this Section if other Insurance⁶³ which is payable in consequence of loss or damage covered under this Section has been or shall be effected by or on behalf of the Insured without the knowledge or consent of the Underwriters.

2.2 Section IV (A) - General Exclusions applicable to all Sections.

This policy does not apply:-

1. **[Illegal Uses]** - Whilst the Aircraft is being used for any illegal purpose or for any purpose other than those stated in the Schedule and as defined in the Definitions⁶⁴.

2. **[Geographical Limits]** - Whilst the Aircraft is outside the geographical limits stated in the Schedule unless due to force majeure⁶⁵.

⁶⁰ "Overhaul Cost" means the costs of labour and materials which are or would be incurred in overhaul or replacement (whichever is necessary) at the end of the Overhaul Life of the damaged or a similar Unit. V. AVN. 1A, Section IV, (C) Definitions, (d), vol. II, parte I, p. 170.

⁶¹ "Overhaul Life" means the amount of use, or operational and/or calendar time which, according to the Airworthiness Authority, determines when overhaul or replacement of a Unit is required. V. AVN. 1A, Section IV, (C) Definitions, (c), vol. II, parte I, p. 170.

⁶² Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: 1.8 Divieto di Abbandono. V. anche vol. II, parte I, p. 132, art. 21.

⁶³ "Other Insurance". Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: 1.2 Limiti territoriali, forma del contratto, altre assicurazioni, efficacia dell'assicurazione e Pagamento del premio. V. anche vol. II, parte I, p. 130, art. 6.

⁶⁴ A questo riguardo, per gli analoghi aspetti della polizza italiana, si rimanda ai paragrafi: 1.1. Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili e 1.3 Mutamento della proprietà o dell'esercizio dell'aeromobile e variazione del rischio. V. anche vol. II, parte I, p. 129, art. 2 e p. 130, art. 8.

⁶⁵ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana, si rimanda al paragrafo: 1.2 Limiti territoriali, forma del contratto, altre assicurazioni, efficacia dell'assicurazione e Pagamen-

3. [**Pilots**] - Whilst the Aircraft is being piloted by any person other than as stated in the Schedule except that the Aircraft may be operated on the ground by any person competent for that purpose.

4. [**Transportation by other Conveyance**] - Whilst the Aircraft is being transported by any means of conveyance except as the result of an accident giving rise to a claim under Section I of this Policy.

5. [**Landing and Take-off Areas**] - Whilst the Aircraft is landing on or taking off or attempting to do so from a place which does not comply with the recommendations laid down by the manufacturer of the Aircraft except as a result of force majeure.

6. [**Contractual Liability**] - To liability assumed or rights waived by the Insured under any agreement (other than passenger ticket/baggage check issued under Section III hereof) except to the extent that such liability would have attached to the Insured in the absence of such agreement⁶⁶.

7. [**Number of Passengers**] - Whilst the total number of passengers being carried in the Aircraft exceeds the declared maximum number of passengers stated in the Schedule.

8. [**Non Contribution**] - To claims which are payable under any other policy or policies except in respect of any excess beyond the amount which would have been payable under such other policy or policies had this insurance not been effected.

9. [**Radioactivity**] - To loss, damage or liability directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from ionising radiations or contamination by radioactivity⁶⁷.

to del premio. V. anche vol. II, parte I, p. 130, art. 4.

⁶⁶ Questa clausola è normalmente adoperata nell'assicurazione di aerolinee proprio in considerazione dell'attività composita che caratterizza le operazioni di una compagnia di navigazione aerea. Nelle polizze italiane, mediante predisposizione di una condizione particolare *ad hoc*, è possibile riconoscere al Contraente la facoltà di stipulare con terzi, eccezion fatta per i costruttori, i riparatori e i manutentori degli aeromobili assicurati, accordi contenenti clausole di esonero da responsabilità c/o di manleva in relazione ai rischi coperti in polizza. Tuttavia il contenuto di tali accordi deve essere notificato preventivamente all'assicuratore.

⁶⁷ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.1 Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili, sub A.b)*. V. anche vol. II, parte I, p. 129, art. 2. A questo riguardo vi sono clausole *standard* in uso nel mercato internaziona-

10. [War, Hijacking and Other Perils] - To claims caused by

(a) War, invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not), civil war, rebellion, revolution, insurrection, martial law, military or usurped power or attempts at usurpation of power⁶⁸.

(b) Any hostile detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

(c) Strikes, riots, civil commotions or labour disturbances⁶⁹.

(d) Any act of one or more persons, whether or not agents of a sovereign Power, for political or terrorist purposes and

le quali la AVN. 38A [*Aviation radioactive contamination exclusion clause (general)*] del 1 gennaio 1989 (v. vol. II, parte I, p. 189); la N.M.A. 1270 [*Radioactive contamination exclusion clause*] del 3 dicembre 1959 (v. vol. II, parte I, p. 233); la N.M.A. 1623 [*Explosive nuclear exclusion clause*]. In particolare, relativamente ai soli mercati statunitense e canadese, trovano inoltre applicazione la N.M.A. 1256 (USA) [*Nuclear incident exclusion clause - Liability- Direct (Broad)*] del 17 marzo 1960 (v. vol. II, parte I, p. 231); la N.M.A. 1257 (USA) [*Nuclear incident exclusion clause - Liability - Direct (Limited)*] del 17 marzo 1960 (v. vol. II, parte I, p. 232).

⁶⁸ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: 1.1. *Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili, sub B.a)*. V. anche vol. II, parte I, p. 129, art. 2. Come nel caso dell'esclusione di cui al punto 9., anche qui è possibile reperire nel mercato internazionale clausole *standard* che prevedono l'esclusione di questo tipo particolare di rischi come ad esempio: la AVN. 48B [*War, Hi-jacking and other perils exclusion clause (aviation)*] del 26 agosto 1971 (v. vol. II, parte I, p. 197). Al contrario, vi sono clausole *standard* che - predisposte come appendici di polizza - consentono l'inclusione in garanzia del cosiddetto "rischio guerra". A questo riguardo si vedano la AVN. 50 [*Hi-jacking endorsement - For use with an Aircraft Hull Policy (War Risks)*] del 1 settembre 1971 (v. vol. II, parte I, p. 198); la AVN. 51 [*Extended coverage endorsement (Aircraft Hulls)*] del 26 agosto 1971 (v. vol. II, parte I, p. 199); la AVN. 52 [*Extended coverage endorsement (Aircraft Liabilities)*] del 26 agosto 1971 (v. vol. II, parte I, p. 199); la AVN. 52B [*Extended coverage endorsement (Aircraft liabilities)*] (v. vol. II, parte I, p. 200 e s.) e la AVN. 52C [*Extended coverage endorsement (Aviation liabilities)*] del 12 novembre 1992 (v. vol. II, parte I, p. 202). Queste ultime non sono altro che il frutto di aggiornamenti della versione originale dell'AVN. 52. Detti aggiornamenti sono stati predisposti a seguito della Guerra del Golfo. Attualmente, la versione utilizzata è quella della AVN. 52C.

⁶⁹ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: 1.1 *Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili, sub B.b)*. V. anche vol. II, parte I, p. 129, art. 2.

whether the loss or damage resulting therefrom is accidental or intentional⁷⁰.

(e) Any malicious act or act of sabotage⁷¹.

(f) Confiscation, nationalisation, seizure, restraint, detention, appropriation, requisition for title or use by or under the order of any Government (whether civil military or de facto) or public or local authority⁷².

(g) Hijacking or any unlawful seizure or wrongful exercise of control of the Aircraft or crew in flight (including any attempt at such seizure or control) made by any person or persons on board the aircraft acting without the consent of the Insured⁷³.

Furthermore this policy does not cover claims arising whilst the Aircraft is outside the control of the Insured by reason of any of the above perils.

The Aircraft shall be deemed to have been restored to the control of the Insured on the safe return of the Aircraft to the Insured at an airfield not excluded by the geographical limits of this Policy, and entirely suitable for the operation of the Aircraft (such safe return shall require that the Aircraft be parked with engines shut down and under no duress)⁷⁴.

⁷⁰ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.1 Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili, sub B.c)*. V. anche vol. II, parte I, p. 129, art. 2.

⁷¹ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.1 Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili, sub B.d)*. V. anche vol. II, parte I, p. 129, art. 2.

⁷² Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.1 Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili, sub B.e)*. V. anche vol. II, parte I, p. 129, art. 2.

⁷³ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.1. Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili, sub B.f)*. V. anche vol. II, parte I, p. 129, art. 2.

⁷⁴ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.1. Rischi assunti, rischi esclusi e danni non indennizzabili, sub B.f)*. V. anche vol. II, parte I, p. 129, art. 2.

2.3 Section IV (B) - General Conditions applicable to all Sections.

1. The due observance and fulfilment of the terms conditions and endorsements of this policy shall be a condition precedent to any liability of the Underwriters to make any payment under this policy.

2. [**Due Diligence**] - The Insured shall at all times use due diligence and do and concur in doing everything reasonably practicable to avoid or diminish any loss hereon⁷⁵.

3. [**Compliance with Air Navigation Orders, etc.**] - The Insured shall comply with all air navigation and airworthiness orders and requirements issued by any competent authority affecting the safe operation of the Aircraft and shall ensure that

- (a) the aircraft is airworthy at the commencement of each flight
- (b) all Log Books and other records in connection with the Aircraft which are required by any official regulations in force from time to time shall be kept up to date and shall be produced to the Underwriters or their Agents on request⁷⁶.
- (c) the employees and agents of the Insured comply with such orders and requirements.

4. [**Claim Procedure**] - Immediate notice of any event likely to give rise to a claim under this Policy shall be given as stated in Part 8 of the Schedule. In all cases the Insured shall⁷⁷

- (a) furnish full particulars in writing of such event and forward immediately notice of any claim (by a Third Party or Passenger) with any letters or documents relating thereto
- (b) give notice of any impending prosecution

⁷⁵ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.6 Avviso di sinistro, obbligo di evitare o diminuire il danno, intervento dell'assicuratore ed accertamento del danno*. V. anche vol. II, parte I, p. 131, art. 10.

⁷⁶ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.4 Doveri del Contraente, obbligo di esibizione di libri e documenti dell'aeromobile e facoltà di ispezione*. V. anche vol. II, parte I, p. 131, art. 11.

⁷⁷ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.6 Avviso di sinistro, obbligo di evitare o diminuire il danno, intervento dell'assicuratore ed accertamento del danno*. V. anche vol. II, parte I, p. 131, art. 14.

- (c) render such further information and assistance as the Underwriters may reasonably require
- (d) not act in any way to the detriment or prejudice of the interest of the Underwriters.

The Insured shall not make any admission of liability or payment or offer or promise of payment without the written consent of the Underwriters.

5. The Underwriters shall be entitled (if they so elect) at any time and for so long as they desire to take absolute control of all negotiations and proceedings and in the name of the Insured to settle, defend or pursue any claim⁷⁸.

6. **[Subrogation]** - Upon an indemnity being given or a payment being made by the Underwriters under this policy, they shall be subrogated to the rights and remedies of the Insured who shall co-operate with and do all things necessary to assist the Underwriters to exercise such rights and remedies⁷⁹.

⁷⁸ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.6 Avviso di sinistro, obbligo di evitare o diminuire il danno, intervento dell'assicuratore ed accertamento del danno*. V. anche vol. II, parte I, p. 131, art. 16. Le polizze delle aerolinee solitamente riportano una clausola relativa alla gestione delle vertenze di danno ed alle spese di difesa del seguente tenore: "L'assicuratore assume fino a quando ne ha interesse la gestione delle vertenze, tanto in sede stragiudiziale che giudiziale, sia civile che penale, a nome della Contraente, designando, ove occorra, legali o tecnici ed avvalendosi di tutti i diritti e di tutte le azioni spettanti alla Contraente. Sono a carico dell'assicuratore le spese sostenute per resistere all'azione promossa contro la Contraente entro il limite di un importo pari al quarto del massimale previsto dall'assicurazione cui si riferisce la domanda. Qualora la somma dovuta al danneggiato superi detto massimale, le spese vengono ripartite tra la Società e la Contraente in proporzione del rispettivo interesse. L'assicuratore non riconosce peraltro spese sostenute dalla Contraente per legali o tecnici che non siano da essa designati e non risponde di multe od ammende né delle spese di giustizia penale". La clausola riprende la previsione, peraltro in tema di assicurazione della responsabilità civile, contenuta nella norma di cui all'art. 1917³ che stabilisce che "le spese sostenute per resistere all'azione del danneggiato contro l'assicurato sono a carico dell'assicuratore nei limiti del quarto della somma assicurata. Tuttavia, nel caso che sia dovuta al danneggiato una somma superiore al capitale assicurato, le spese giudiziali si ripartiscono tra assicuratore e assicurato in proporzione al rispettivo interesse [1932]".

⁷⁹ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.10 Surrogazione*. V. anche vol. II, parte I, p. 132, art. 24.

7. **[Variation in Risk]** - . Should there be any change in the circumstances or nature of the risks which are the basis of this contract the Insured shall give immediate notice thereof to the Underwriters and no claim arising subsequent to such change shall be recoverable hereunder unless such change has been accepted by the Underwriters⁸⁰.

8. **[Cancellation]** - This Policy may be cancelled by either the Underwriters or the Insured giving 10 days notice in writing of such cancellation. If cancelled by the Underwriters, they will return a prorata portion of the premium in respect of the unexpired period of the Policy. If cancelled by the Insured a return of premium shall be at the discretion of the Underwriters. There will be no return of premium in respect of any Aircraft on which a loss is paid or is payable under this Policy⁸¹.

9. **[Assignment]** - This Policy shall not be assigned in whole or in part except with the consent of the Underwriters verified by endorsement hereon.

10. **[Non Marine Insurance]** - This Policy is not and the parties hereto expressly agree that it shall not be construed as a Policy of marine insurance.

11. **[Arbitration]** - This Policy shall be construed in accordance with English Law and any dispute or difference between the Insured and the Underwriters shall be submitted to arbitration in London in accordance with the Statutory provision for arbitration for the time being in force.

12. **[Two or More Aircraft]** - When two or more aircraft are insured hereunder the terms of this policy apply separately to each.

13. **[Limits of Indemnity]** - Notwithstanding the inclusion herein of more than one Insured, whether by endorsement or otherwise, the total liability of the Underwriters in respect of any or all Insureds shall not exceed the limit(s) of indemnity stated in this Policy.

⁸⁰ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.3 Mutamento della proprietà o dell'esercizio dell'aeromobile e variazione del rischio*. V. anche vol. II, parte I, p. 130, art. 9.

⁸¹ Per gli analoghi aspetti della polizza italiana si rimanda al paragrafo: *1.11 Recesso dal contratto, imposte e tasse, forma delle comunicazioni all'assicuratore, competenza territoriale e rinvio alle vigenti leggi*. V. anche vol. II, parte I, p. 132, art. 25.

14. **[False and Fraudulent Claims]** - If the Insured shall make any claim knowing the same to be false or fraudulent as regards amount or otherwise this Policy shall become void and all claims hereunder shall be forfeited.

CAPITOLO SECONDO

L'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO. PRINCIPALI CONDIZIONI IN USO NEL MERCATO ITALIANO E NEL MERCATO INTERNAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

1. Il mercato italiano

Premessa.

In Italia, l'assicurazione della responsabilità del vettore aereo viene di norma prestata utilizzando un capitolato di polizza *standard* relativo alla copertura delle *responsabilità aeronautiche* in generale (Capitolato del Consorzio Italiano di Assicurazioni Aeronautiche, Edizione del 1975)¹. Detta polizza, peraltro, nasce per l'assicurazione dei rischi tipici dell'aviazione generale e non per le *aerolinee*, intese come operatori esercenti linee aeree regolari (l'assicurazione delle aerolinee, fra l'altro, viene espressamente esclusa sotto la Sezione relativa alla responsabilità civile del vettore verso i passeggeri)².

Le aerolinee - proprio in considerazione della complessità stessa del rischio da coprire - vengono in genere assicurate mediante la predisposizione di testi costruiti su misura. Queste polizze ricalcano peraltro la struttura di analoghe polizze reperibili nel mercato internazionale delle assicurazioni aeronautiche note, in gergo tecnico, come *Combined Hull and Liability Insurance Policies* (ossia *Polizze di Assicurazione Combinata Corpi ed R.C.*).

Ritornando al Capitolo Primo - dove è stata presa in esame l'assicurazione degli aeromobili - è possibile infatti notare come la

¹ V. vol. II, parte I, p. 133 e ss.

² V. vol. II, parte I, p. 136, lett. D).

polizza *standard* in uso nel mercato internazionale, ossia l'AVN. 1A³, non sia altro che una polizza combinata relativa all'assicurazione degli aeromobili, della responsabilità civile verso i passeggeri e verso terzi (non passeggeri). Detta polizza viene generalmente utilizzata sia in aviazione generale che come base per l'assicurazione delle aerolinee. A questo riguardo abbiamo già visto come sia possibile integrare un testo ("*wording*") utilizzando clausole *standard* relative alla esclusione o alla inclusione di particolari rischi (ad esempio il rischio guerra).

Nel mercato italiano troviamo invece due distinte polizze:

- la prima, già esaminata nel Capitolo Primo, relativa all'assicurazione degli aeromobili⁴;
- la seconda, che ci apprestiamo ad esaminare, relativa all'assicurazione della responsabilità civile verso terzi⁵.

La polizza italiana di assicurazione della responsabilità civile verso terzi si compone essenzialmente di due parti:

- A. le *Condizioni Generali*⁶ di assicurazione, applicabili a tutti i tipi di garanzia (relative quindi alle responsabilità aeronautiche in genere) salvo eventuali diverse disposizioni contenute nelle Condizioni Speciali e nel rispetto delle norme inderogabili di legge⁷;
- B. le *Condizioni Speciali*⁸ di assicurazione, riguardanti specificamente:
 - 1. l'assicurazione obbligatoria della responsabilità dell'esercente per *danni a terzi sulla superficie* ai sensi dell'art. 798 cod. nav.;

³ V. vol. II, parte I, p. 165 e ss.

⁴ V. vol. II, parte I, p. 129 e ss.

⁵ V. vol. II, parte I, p. 133 e ss.

⁶ V. vol. II, parte I, p. 133 e s.

⁷ V. art. 1932 cod. civ.

⁸ V. vol. II, parte I, p. 135 e ss.

2. l'assicurazione della responsabilità dell'esercente per *danni cagionati a terzi dagli aeromobili durante la giacenza*;
3. l'assicurazione della responsabilità dell'esercente per *danni cagionati a terzi in conseguenza di urto in volo*;
4. l'assicurazione della responsabilità del vettore aereo verso i passeggeri (*escluso l'esercente di linee aeree regolari*);
5. l'assicurazione della responsabilità verso i terzi del paracadutista e/o dell'Associazione paracadutistica, e/o dell'Ente organizzatore di lanci;
6. l'assicurazione della responsabilità verso terzi degli organizzatori di manifestazioni aeree;
7. l'assicurazione della responsabilità verso terzi degli esercenti di attività nell'aeroporto.

Ai fini del presente studio, verranno peraltro prese in considerazione solamente le parti relative all'assicurazione delle responsabilità del vettore aereo utilizzando, come base, il sopra citato capitolato *standard* integrando l'esposizione con la descrizione di alcune clausole che vengono in genere utilizzate per l'assicurazione delle aerolinee.

In particolare:

1. l'assicurazione obbligatoria della responsabilità dell'esercente per danni a terzi sulla superficie ai sensi dell'art. 798 cod. nav.;
2. l'assicurazione della responsabilità dell'esercente per danni cagionati a terzi durante la giacenza;
3. l'assicurazione della responsabilità dell'esercente per danni cagionati a terzi in conseguenza di urto in volo;
4. l'assicurazione della responsabilità del vettore verso i passeggeri ;
5. l'assicurazione della responsabilità per le avarie o la perdita delle merci o del bagaglio (questo argomento non verrà peraltro trattato in modo estensivo).

A. Le condizioni generali di assicurazione.

A.1 Oggetto della Garanzia⁹.

L'assicuratore si obbliga a tenere indenne il Contraente assicurato - sino a concorrenza dei massimali indicati nelle Condizioni Particolari - delle somme che l'assicurato sia tenuto a pagare, quale civilmente responsabile, ai sensi di legge, a titolo di risarcimento (capitale, interessi e spese) per danni da esso assicurato, o da persone delle quali o con le quali debba rispondere, involontariamente cagionati a terzi¹⁰, sia per lesioni personali che per danneggiamenti a cose ed animali, in conseguenza di un fatto accidentale verificatosi in relazione ai rischi per i quali è stipulata l'assicurazione.

A.2 Danni esclusi¹¹.

Di norma le Condizioni Generali prevedono l'esclusione dei danni e delle perdite dipendenti totalmente o parzialmente, direttamente o indirettamente da:

⁹ V. vol. II, parte I, p. 133, art. 1.

¹⁰ Non sono considerati "terzi": a) coloro la cui responsabilità è coperta dalla polizza in questione; b) il coniuge, gli ascendenti e i discendenti legittimi, naturali o adottivi delle persone indicate alla lettera a), nonché qualsiasi altro loro parente ed affine fino al terzo grado con essi convivente od abitualmente a loro carico; c) ove l'assicurato sia una Società, i soci a responsabilità illimitata e le persone che si trovano con questi in uno dei rapporti indicati nella precedente lettera b). V. vol. II, parte I, p. 133, art. 1.

Le polizze delle aerolinee di solito inseriscono clausole del seguente tenore:

"Non sono considerati terzi:

a) il legale rappresentante, il socio a responsabilità illimitata, l'amministratore e i loro coniugi, genitori, figli, nonché qualsiasi altro parente od affine con loro conviventi;

b) le persone che, essendo in rapporto di dipendenza con la Contraente, subiscano il danno in occasione di lavoro o di servizio; i subappaltatori ed i loro dipendenti, nonché tutti coloro che, indipendentemente dalla natura del rapporto con la Contraente, subiscano il danno in conseguenza della loro partecipazione manuale alle attività cui si riferisce l'assicurazione;

c) le società che - rispetto alla Contraente - siano qualificabili come controllanti, controllate o collegate ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile, nonché gli amministratori delle medesime.

Limitatamente all'assicurazione della responsabilità civile verso i passeggeri, le persone fisiche elencate al comma a) e al comma c) di questo articolo devono essere considerate terzi".

¹¹ V. vol. II, parte I, p. 133, art. 2.

- a) guerra, invasione, atti di nemici stranieri, ostilità (vi sia o meno guerra dichiarata), guerra civile, ribellione, rivoluzione, insurrezione, legge marziale, potere militare o usurpato, o tentativo di usurpazione di potere¹²;
- b) scioperi, tumulti, sommosse civili, agitazioni di lavoratori;
- c) azioni di una o più persone, agenti o meno per conto di una Potenza sovrana, compiute a scopo politico o terroristico, anche se il danno derivante da tali azioni sia accidentale;
- d) atti dolosi e di sabotaggio;
- e) confisca, nazionalizzazione, sequestro, disposizioni restrittive, detenzione, appropriazione, requisizione per proprio titolo od uso da parte o su ordine di qualsiasi Governo (sia esso civile, militare o “*de facto*”) o altra Autorità nazionale o locale;
- f) dirottamento forzato o sequestro illegale o esercizio indebito di controllo sull’aeromobile in volo (inclusi i tentativi di sequestro illegale o controllo indebito), attuato da una o più persone che si trovino a bordo dell’aeromobile e agiscano senza il consenso dell’Assicurato;
- g) impossibilità di controllo dell’aeromobile da parte dell’Assicurato a causa di uno dei sopra citati eventi;
- h) trasmutazione del nucleo dell’atomo, come pure da radiazioni provocate dall’accelerazione artificiale di particelle atomiche;
- i) rumore, vibrazioni, boom sonico e qualsiasi altro fenomeno ad essi associato, nonché da inquinamento e contaminazione di qualsiasi genere, da interferenze elettriche ed elettromagneti-

¹² Con la predisposizione di apposita clausola particolare aggiuntiva è possibile includere in garanzia i rischi di cui alle lettere a), b), c), d), e), f) e g) (rischi guerra). Resta ferma peraltro la possibilità per l’assicuratore di cancellare la copertura di cui alla lettera a) mediante invio di lettera raccomandata. La cancellazione avrà effetto dalla mezzanotte del settimo giorno successivo a quello dell’inoltro della raccomandata. La copertura terminerà automaticamente: a) in caso di impiego per motivi bellici di armi da guerra comportanti fissione atomica o nucleare o qualsiasi altra reazione o forza o materiali radioattivi, in qualsiasi luogo e tempo l’esplosione avvenga. Non sono pertanto compresi in garanzia i danni dovuti a questo avvenimento; b) in caso di scoppio di ostilità (sia che si tratti di una guerra dichiarata che non dichiarata) tra due o più delle seguenti Nazioni: Regno Unito, Stati Uniti d’America, Francia, ex URSS e Repubblica Popolare Cinese.

che, da impedimento ed interferenza nell'esercizio del diritto di proprietà in tutta la sua estensione¹³.

A.3 Limiti territoriali. Forma del contratto. Efficacia dell'assicurazione. Pagamento del premio. Stipulazione di altre assicurazioni.

Le clausole relative ai limiti territoriali, alla forma del contratto¹⁴, all'efficacia dell'assicurazione¹⁵, al pagamento del premio¹⁶ ed alla stipulazione di altre assicurazioni¹⁷ sono sostanzialmente le stesse precedentemente esaminate al Capitolo Primo, §1.2.

A.4 Variazioni nella persona dell'assicurato. Variazione del rischio e del numero degli elementi di rischio.

L'assicurato stipula per sé e per i suoi eredi, i quali sono obbligati a continuare il contratto col pagamento dell'intero premio come da condizioni di polizza.

In caso di alienazione di tutti o di parte degli elementi considerati dal contratto, l'alienante, fermo il diritto dell'assicuratore al pagamento del premio per il periodo di assicurazione in corso, deve trasmettere all'acquirente l'obbligo di mantenere il contratto per la parte che lo riguarda.

¹³ Mediante la predisposizione di apposita clausola particolare aggiuntiva è possibile includere in garanzia i rischi di cui alla lettera i) fino alla concorrenza del massimale RCT indicato in polizza e comunque con il limite di Lit. 1.000.000.000.

Al fine di escludere questi rischi, le polizze di assicurazione delle aerolinee vengono di norma integrate con la clausola *AVN. 46B* (v. vol. II, parte I, p. 190). Tuttavia questa esclusione non viene generalmente resa operativa nei casi di responsabilità civile verso i passeggeri trasportati.

¹⁴ V. vol. II, parte I, p. 133, art. 3.

¹⁵ V. vol. II, parte I, p. 133, art. 4.

¹⁶ V. vol. II, parte I, p. 133, art. 4.

¹⁷ V. vol. II, parte I, p. 133, art. 5.

Nel caso di fusione della Società assicurata, il contratto continua con la Società che rimane sussistente o che risulta dalla fusione.

Nei casi di trasformazione, di cambiamento di denominazione e di ragione sociale, il contratto continua con la Società assicurata nella sua nuova forma o sotto la nuova denominazione o ragione sociale.

Lo scioglimento della Società assicurata e la sua messa in liquidazione non sono causa di interruzione del contratto¹⁸.

Per quanto riguarda le eventuali variazioni del rischio descritto nelle Condizioni Particolari di polizza, l'assicurato deve farne immediata comunicazione scritta all'assicuratore.

Se la variazione implica aggravamento di rischio tale che l'assicuratore non avrebbe consentito l'assicurazione, esso ha diritto di recedere dal contratto con effetto immediato o di escludere dall'assicurazione il rischio relativo agli elementi ai quali l'aggravamento si riferisce.

Se la variazione implica aggravamento che importi un premio maggiore, l'assicuratore può chiedere la relativa modificazione delle condizioni in corso.

Nel caso in cui l'assicurato non accetti le nuove condizioni, l'assicuratore, nel termine di 30 giorni dalla ricevuta comunicazione della variazione, può esercitare il diritto di recesso dal contratto con preavviso di 15 giorni o escludere dalla garanzia in essere gli elementi di rischio ai quali l'aggravamento si riferisce¹⁹.

L'assicurato ha inoltre facoltà di aggiungere altri elementi di rischio oppure di escludere quelli già assicurati. Occorre peraltro notare come quest'ultima facoltà non possa essere esercitata nei confronti di quegli elementi di rischio in relazione ai quali, a seguito di sinistro, l'assicuratore sia già esposto al pagamento di risarcimenti e/o spese²⁰.

¹⁸ Le variazioni sopra indicate devono essere comunicate per iscritto dall'assicurato, suoi eredi o aventi causa, entro il termine di 15 giorni dal loro verificarsi, all'assicuratore il quale nei 30 giorni successivi ha facoltà di recedere dal contratto dandone comunicazione con preavviso di 15 giorni. V. anche vol. II, parte I, p. 133, art. 6.

¹⁹ V. vol. II, parte I, p. 134, art. 7.

²⁰ Dette variazioni devono essere comunicate all'assicuratore mediante raccomandata ed hanno effetto dalle ore 24 del giorno della spedizione della raccomandata o di

A.5 Denuncia dei sinistri e obblighi dell'assicurato. Gestione delle vertenze di danno e spese legali. Inosservanza degli obblighi dell'assicurato.

La polizza italiana richiede inoltre che, in caso di sinistro, l'assicurato faccia denuncia scritta all'assicuratore (preceduta da telegramma, per sinistri mortali o di notevole gravità) entro 3 giorni dal sinistro o dal giorno in cui l'assicurato ne abbia avuto la possibilità.

L'avviso di sinistro deve contenere l'esposizione dei fatti, l'indicazione delle conseguenze, il nome dei danneggiati e, ove possibile, degli eventuali testimoni. L'assicurato deve altresì indicare la data, il luogo e le cause del sinistro.

L'assicurato deve far seguire nel più breve tempo possibile le notizie, i documenti e gli eventuali atti giudiziari relativi al sinistro denunciato. L'assicurato deve altresì attivarsi al fine di raccogliere tutti i possibili elementi di difesa, nonché - ove richiesto dagli assicuratori - di raggiungere una composizione amichevole della vertenza di danno attenendosi scrupolosamente alle prescrizioni di legge applicabili ed alle istruzioni dell'assicuratore. In ogni caso *l'assicurato deve astenersi da qualsiasi riconoscimento di propria responsabilità*²¹.

Per quanto concerne *la gestione delle vertenze di danno*²², l'assicuratore ha facoltà di assumere - *fino a quando ne ha l'interesse* - la gestione delle vertenze tanto in sede stragiudiziale che giudiziale, sia civile che penale, a nome dell'assicurato, desi-

quello successivo eventualmente indicato dall'assicurato. L'assicurato dovrà corrispondere, entro 15 giorni dalla suddetta comunicazione, la differenza di premio per gli elementi di rischio aggiunti. In mancanza, l'assicurazione relativa agli elementi di rischio aggiunti è sospesa dalle ore 24 del quindicesimo giorno e riprende vigore alle ore 24 del giorno in cui viene corrisposta la differenza di premio. Restano ferme in ogni caso le disposizioni relative alla regolazione dei premi. Il premio da corrispondere per gli elementi di rischio aggiunti e quello da restituire per gli elementi di rischio esclusi sarà determinato dall'assicuratore sulla base dei tassi applicabili al momento della variazione in questione. V. anche vol. II, parte I, p. 134, art. 8.

²¹ V. vol. II, parte I, p. 134, art. 9.

²² V. vol. II, parte I, p. 134, art. 10.

gnando, ove occorra, legali o tecnici e avvalendosi di tutti i diritti ed azioni spettanti all'assicurato stesso.

Sono a carico dell'assicuratore le spese sostenute per resistere all'azione promossa contro l'assicurato entro il limite di un importo pari al quarto del massimale stabilito in polizza per il danno cui si riferisce la domanda. Qualora la somma dovuta al danneggiato superi detto massimale, le spese vengono ripartite tra l'assicuratore e l'assicurato in proporzione del rispettivo interesse. L'assicuratore non riconosce peraltro le spese incontrate dall'assicurato per legali o tecnici che non siano stati da esso stesso designati e non risponde altresì di multe o ammende né delle spese di giustizia penale²³.

In caso di inottemperanza agli obblighi sopra evidenziati, l'assicurato decade da ogni diritto.

In particolare, l'assicurato decade da ogni diritto:

- se dolosamente non osserva l'obbligo di denuncia del sinistro;
- se ha agito in connivenza con i danneggiati e ne ha favorito le pretese. Se l'inottemperanza agli obblighi di cui sopra è colposa, l'assicuratore ha diritto di ridurre l'indennità in ragione del pregiudizio sofferto²⁴.

A.6 Recesso dal contratto. Anticipata risoluzione. Imposte e tasse. Forma delle comunicazioni all'assicuratore e competenza territoriale.

Dopo ogni denuncia di sinistro e fino al trentesimo giorno dalla definizione dei rapporti fra le parti, l'assicuratore ha facoltà di far cessare l'assicurazione relativa all'elemento di rischio che ha determinato il danno ed anche di recedere dal contratto, in entrambi i casi, mediante comunicazione con lettera raccomandata e con preavviso di 15 giorni²⁵.

²³ V. anche p. 199, nota 78.

²⁴ V. vol. II, parte I, p. 134, art. 11.

²⁵ Trascorsi i 30 giorni da quello da cui il recesso ha avuto effetto, l'assicuratore mette a disposizione dell'assicurato il rateo di premio relativo al periodo di rischio non corso. In tutti gli altri casi di recesso dell'assicuratore o di anticipata risoluzione, salvo il

Le clausole relative alle imposte e tasse²⁶, alla forma delle comunicazioni all'assicuratore²⁷ ed alla competenza territoriale²⁸ sono sostanzialmente le stesse precedentemente esaminate al Capitolo Primo, §1.11.

B. Le condizioni speciali di assicurazione.

B.1 L'assicurazione obbligatoria della responsabilità dell'esercente per danni a terzi sulla superficie ai sensi dell'art. 798 cod. nav.²⁹.

Le norme del codice della navigazione.

L'art. 798 cod. nav. dispone che l'aeromobile non possa circolare se non è assicurato per *i danni a terzi sulla superficie*, secondo le disposizioni del Codice della Navigazione stesso³⁰, presso un'impresa di assicurazioni a ciò autorizzata dal ministro per i trasporti³¹.

caso di recesso dovuto ad inottemperanza agli obblighi relativi al Pagamento dei premi, spetta all'assicuratore l'ammontare del premio relativo al periodo di copertura prestato, calcolato sulla base dei tassi applicabili. Nel caso di premio convenuto, in tutto o in parte, in base alla valutazione presuntiva di elementi variabili, sarà in ogni caso dovuto il premio risultante dall'applicazione degli elementi stabiliti per il suo conteggio. V. anche vol. II, parte I, p. 134, art. 12.

²⁶ V. vol. II, parte I, p. 134, art. 13.

²⁷ V. vol. II, parte I, p. 134, art. 14.

²⁸ V. vol. II, parte I, p. 134, art. 15.

²⁹ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. A).

³⁰ V. artt. 1010 cod. nav. e ss.

³¹ Vengono a questo riguardo richiamati gli artt. 971, lett. c e 1234 cod. nav.

L'art. 971, lett. c prevede l'esclusione della limitazione di risarcimento quando l'esercente [874] non abbia contratto o mantenuto in vigore l'assicurazione di cui all'art. 798, ovvero quando l'assicurazione non copra la responsabilità dell'esercente [874] con le modalità e nei limiti previsti negli articoli precedenti.

L'art. 1234, relativamente all'omessa assicurazione per danni a terzi sulla superficie, prevede che l'esercente [874] che faccia circolare l'aeromobile senza aver contratto l'assicurazione prescritta nell'art. 798 ovvero non mantenga in vigore il relativo contratto sia punito con l'ammenda fino a lire due milioni.

Viene a questo riguardo disposto inoltre [art. 1010 cod. nav.] che l'assicuratore debba rilasciare all'esercente una *nota contenente gli estremi dell'assicurazione*³².

L'assicuratore *risponde* dei danni subiti da terzi sulla superficie [art. 1011 cod. nav.], anche in seguito ad urto, *entro i limiti e nella misura* fissati negli articoli 965 e 967 cod. nav.³³.

In merito ai *danni esclusi*, l'art. 1012 precisa poi che *l'assicuratore non risponde* dei danni verificatisi fuori dei *limiti territoriali* indicati nella nota di assicurazione. Tale esclusione non opera tuttavia qualora i limiti territoriali siano stati superati per cau-

³² L'art. 1010 dispone che: "Nell'assicurazione per danni a terzi sulla superficie, oltre alla polizza, l'assicuratore deve rilasciare all'esercente [874], per i fini previsti nell'art. 798, una nota contenente gli estremi dell'assicurazione. In caso di divergenza, le enunciazioni della nota vistata dal ministro per i trasporti prevalgono su quelle contenute nel contratto di assicurazione, per quanto riguarda la durata e l'estensione territoriale dell'assicurazione".

³³ L'art 965 (Responsabilità dell'esercente per danni a terzi sulla superficie) prevede che: "L'esercente [874] risponde dei danni cagionati dall'aeromobile a persone ed a beni sulla superficie, anche per causa di forza maggiore, dall'inizio delle manovre per l'involò al termine di quelle di approdo [967 s., 1011, 1038].

Tuttavia la responsabilità è esclusa:

a) quando l'esercente provi che i danni sono stati volontariamente prodotti, senza connessione con l'esercizio dell'aeromobile, da persone estranee all'equipaggio [895], che si trovano a bordo, e che egli medesimo e i suoi dipendenti e preposti non hanno potuto impedirli;

b) quando l'esercente [874] provi che i danni sono stati causati da colpa del danneggiato [966]".

L'art. 966 (Concorso di colpa del danneggiato) prevede che: "Se il fatto del danneggiato ha concorso a cagionare il danno, l'ammontare del risarcimento [967] è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle sue conseguenze [1011].

Il risarcimento non è dovuto per i danni che il danneggiato avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza".

L'art. 967 (Limite del risarcimento complessivo) prevede infine che: "Il risarcimento complessivo, dovuto dall'esercente [874] ai sensi dell'art. 965, è limitato per ogni accidente ad una somma di lire centodiecimila per chilogrammo del peso dell'aeromobile con il carico totale massimo, secondo le indicazioni del certificato di navigabilità o di collaudo [755 ss., 968 ss., 1011, 1048].

Quando la somma fissata in base al peso dell'aeromobile è inferiore a 930 milioni di lire ovvero superiore a 3.100 milioni di lire l'esercente risponde fino a concorrenza di tali somme. Se il danno proviene da un aeromobile da turismo [747 lett. c] o da un aliante, il limite minimo è ridotto a 375 milioni di lire [1011]".

sa di forza maggiore, per assistenza o salvataggio³⁴, ovvero per errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione. Viene altresì prevista l'esclusione dei danni che siano diretta conseguenza di un conflitto internazionale armato o di moti civili. Sono poi esclusi dall'assicurazione i danni derivanti da *dolo o da colpa grave dell'esercente o dei suoi dipendenti e preposti*, salvo, nel caso di dolo o colpa grave di questi ultimi, che il danno derivi da errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione, ovvero che l'esercente abbia preso le misure necessarie per evitarlo³⁵.

La successiva norma contenuta nell'art. 1013 cod. nav. disciplina il *mutamento della persona dell'esercente*³⁶.

L'assicurazione scaduta mentre l'aeromobile si trova in viaggio si considera prorogata di diritto fino al termine delle manovre di approdo nel luogo di destinazione. In questo caso l'esercente è peraltro obbligato a corrispondere all'assicuratore un supplemento di premio relativo all'estensione del periodo di validità della polizza scaduta. Il premio sarà calcolato in proporzione al premio fissato nel contratto di assicurazione scaduto³⁷.

L'art. 1015 cod. nav. disciplina poi i *diritti del terzo danneggiato verso l'assicuratore*.

Il terzo danneggiato ha *azione diretta* contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subito.

³⁴ V. art. 981 e ss., cod. nav.

³⁵ V. anche art. 1015⁴ cod. nav.

³⁶ L'art. 1013 cod. nav. (Mutamento della persona dell'esercente) dispone che: "In caso di mutamento della persona dell'esercente [874], che ha contratto l'assicurazione, questa continua nei confronti del nuovo esercente [1918 cod. civ.].

Il precedente ed il successivo esercente [874] devono dare immediato avviso del mutamento all'assicuratore. Ricevuto l'avviso l'assicuratore può, entro quindici giorni, disdire il contratto con preavviso di quindici giorni. Ugual diritto spetta al nuovo esercente dal giorno del mutamento. L'assicuratore ed il nuovo esercente [874], che danno la disdetta, devono immediatamente farne comunicazione al ministro per i trasporti.

Nel caso di mancato avviso all'assicuratore, l'assicurazione continua nei confronti del nuovo esercente [874], ma quest'ultimo è tenuto solidalmente con il precedente al pagamento a titolo penale di un terzo del premio convenuto, quando non sia provato che l'assicuratore, a conoscenza del mutamento, non ha disdetto il contratto nei termini e con le modalità sopra stabilite".

³⁷ Così l'art. 1014 cod. nav.

L'assicuratore non può opporre al terzo alcuna causa di *risoluzione* né di *nullità* del contratto avente effetto retroattivo³⁸. In ogni altro caso di *scioglimento del contratto*, l'assicuratore è tenuto verso il terzo per i sinistri verificatisi sino al momento in cui la nota di assicurazione non venga ritirata dal ministero dei trasporti, ma comunque non oltre quindici giorni da quello nel quale l'assicurato abbia notificato al ministero l'avvenuto scioglimento³⁹. Viene quindi stabilito l'obbligo a carico dell'assicuratore di risarcire il terzo danneggiato anche nel caso in cui la garanzia sarebbe da ritenersi esclusa a causa del *dolo o della colpa grave* dell'esercente o dei suoi dipendenti o preposti⁴⁰. Viene disposto infine che, al di fuori delle eccezioni sopra descritte, l'assicuratore non possa opporre al terzo tutte le eccezioni opponibili all'esercente nonché quelle che quest'ultimo potrebbe opporre a sua volta al danneggiato stesso.

L'art. 1016 ammette l'*azione di rivalsa* dell'assicuratore nei confronti dell'esercente in relazione a tutte le somme pagate al terzo danneggiato nel caso in cui, in linea di principio, l'assicuratore avrebbe potuto negare la garanzia. Questi sono i casi di dolo o colpa grave dell'esercente o dei suoi dipendenti o preposti, di risoluzione o nullità del contratto di assicurazione o, infine, quello di sinistri occorsi dopo lo scioglimento del contratto e fino al momento in cui la nota di assicurazione non venga ritirata dal ministero dei trasporti.

Il diritto uniforme.

La Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952⁴¹ (*Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*) - resa esecutiva in Italia con la legge 2 marzo 1963, n. 674 - sostituisce nei rapporti degli stati che la ratificano la prece-

³⁸ V. art. 1016 cod. nav.

³⁹ V. art. 1016 cod. nav.

⁴⁰ V. a questo proposito l'art. 1012³ cod. nav.

⁴¹ Si veda anche T. BALLARINO-S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, 1988, Milano, p. 314 e ss.

dente **Convenzione di Roma del 29 maggio 1933** (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface*) nonché il **Protocollo addizionale di Bruxelles del 30 settembre 1938**. Ad oggi la Convenzione è stata ratificata da una trentina di Stati⁴².

La Convenzione del '52 apporta modifiche di scarso rilievo al precedente testo che aveva come scopo principale quello di integrare il Sistema di Varsavia.

La Convenzione di Roma si applica solamente al trasporto internazionale ossia "*aux dommages (...) survenus sur le territoire d'un Etat contractant et provenant d'un aéronef immatriculé dans le territoire d'un autre Etat contractant (art. 23. 1)*".

In base all'art. 1 della Convenzione "*toute personne qui subit un dommage à la surface a droit à réparation (...) par cela seul qu'il est établi que le dommage provient d'un aéronef en vol ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci*". Viene tuttavia previsto che non abbia luogo risarcimento del danno qualora "*le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui l'a produit, ou s'il résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de circulation aérienne applicables*".

Ai fini della Convenzione, un aeromobile è considerato in volo "*depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin*". Nel caso di aerostati, l'espressione in volo si applica "*à la période comprise entre le moment où cet aérostat est détaché du sol et celui où est à nouveau fixé*".

La responsabilità del vettore è esclusa qualora il danno sia diretta conseguenza "*d'un conflit armé ou de troubles civils*" o se il vettore sia privato dell'uso dell'aeromobile "*par un acte de l'autorité publique (art. 5)*". È altresì previsto all'art. 6 che "*la personne dont la responsabilité serait engagée aux termes de la présente Convention n'aura pas l'obligation de réparer le dommage si celui-ci prouve que ce dommage est dû exclusivement à la faute de la personne ayant subi le*

⁴² "Le ragioni di questo insuccesso vengono generalmente ravvisate nella modesta entità dei risarcimenti previsti e nella omessa regolamentazione dei danni provocati dai rumori degli aerei e dei danni nucleari". Così T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 314.

dommage ou de ses préposés. Si la personne responsable prouve que le dommage a été causé en partie par la faute de la personne ayant subi le dommage ou de ses préposés, la répartition doit être réduite dans la mesure où cette faute a contribué au dommage. Toutefois, il n'y a pas lieu à l'exonération ou réduction si, en cas de faute de ses préposés, la personne ayant subi le dommage prouve que ceux-ci ont agi en dehors des limites de leurs attributions".

La responsabilità del vettore tuttavia non potrà eccedere, per ogni aeromobile e per ogni avvenimento (art. 11):

- a) 500.000 franchi per gli aeromobili di peso inferiore ai 1.000 kg;
- b) 500.000 franchi più 400 franchi per ogni kg in eccesso ai 1.000 kg per gli aeromobili di peso superiore ai 1.000 kg ed inferiore o uguale a 6.000 kg;
- c) 2.500.000 franchi più 250 franchi per ogni kg in eccesso ai 6.000 kg per gli aeromobili di peso superiore ai 6.000 kg ed inferiore o uguale a 20.000 kg;
- d) 6.000.000 di franchi più 150 franchi per ogni kg in eccesso i 20.000 kg per gli aeromobili di peso superiore ai 20.000 kg ed inferiore o uguale a 50.000 kg;
- e) 10.500.000 franchi più 100 franchi per ogni kg in eccesso ai 50.000 kg per gli aeromobili di peso superiore ai 50.000 kg.

L'art. 11, al comma 2, dispone inoltre che *"la responsabilité en cas de mort ou de lésion ne pourra excéder 500.000 francs par personne tuée ou lésée"*.

Per peso dell'aeromobile si deve intendere *"le poids maximum de l'aéronef autorisé au décollage par le certificat de navigabilité, non compris les effets du gaz de gonflage s'il y a lieu"* (art. 11, comma 3).

Il successivo art. 12 prevede peraltro che la responsabilità del vettore diventi illimitata *"si la personne qui subit le dommage prouve que le dommage a été causé par un acte ou une omission délibérée de l'exploitant ou de ses préposés, avec l'intention de provoquer un dommage"*. Deve essere altresì provato che - nel caso di azione od omissione intenzionale dei preposti - *"le préposés ont agi*

au cours de l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions". Quando una persona prende possesso di un aeromobile "sans le consentement de la personne qui a le droit de l'utilizer", la sua responsabilità sarà illimitata.

L'art. 15 stabilisce che ogni Stato Contraente possa esigere che la responsabilità dell'esercente di un aeromobile immatricolato in un altro Stato Contraente sia assicurata fino a concorrenza dei massimali di responsabilità previsti dall'art. 11 della Convenzione. L'assicurazione sarà considerata soddisfacente allorché sia contratta alle condizioni di cui alla Convenzione presso una compagnia di assicurazione a ciò autorizzata "conformement aux lois de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou de l'Etat où l'assureur a son domicile ou son principal établissement, et dont la solvabilité a été vérifiée par l'un ou l'autre de ces Etat".

Sempre l'art. 15, 5) prevede che "l'Etat survolé peut aussi exiger que l'aéronef ait à bord un certificat délivré par l'assureur, attestant que l'assurance a été contractée conformément aux dispositions de la présente Convention, et spécifiant la personne ou les personnes dont la responsabilité est garantie par cette assurance, ainsi qu'un certificat émanant de l'autorité qualifiée de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou de l'Etat où l'assureur a son domicile ou son principal établissement, attestant la solvabilité de l'assureur". Il successivo comma 6) prevede peraltro che detto certificato di assicurazione non debba necessariamente trovarsi a bordo dell'aeromobile "si une copie certifiée conforme a été déposée auprès de l'autorité qualifiée désignée par l'Etat survolé ou, si elle en accepte la charge, auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en fournira duplicata à tous les Etats contractants".

L'art. 20 dispone che il foro competente per le azioni giudiziarie originate dalla Convenzione sia quello dello Stato in cui si è verificato il danno. Le parti, tuttavia, possono scegliere - se d'accordo - un altro foro oppure sottoporre la vertenza ad arbitrato.

L'art. 21 stabilisce inoltre che le suddette azioni si prescrivano con il decorso di due anni dal giorno "*où est survenu le fait qui a produit le dommage*".

La Convenzione di Roma si applica (art. 23) ai danni di cui all'art. 1 occorsi sul territorio di uno Stato Contraente e provocato da un aeromobile immatricolato nel territorio di un altro Stato Contraente. Si precisa inoltre che "*aux fins de la présente Convention, un navire ou un aéronef en haute mer est considéré comme partie du territoire de l'Etat dans lequel il est immatriculé*".

La Convenzione di Roma non trova peraltro applicazione nei seguenti casi:

1. "*aux dommages causés à un aéronef en vol, aux personnes ou aux biens qui se trouvent à bord de cet aéronef (art. 24)*".
2. quando il danno è stato sofferto da un soggetto non definibile terzo ai sensi della Convenzione in quanto la responsabilità per il danno in questione "*est réglée soit par un contrat entre la personne qui subit le dommage et l'exploitant ou la personne ayant le droit d'utiliser l'aéronef au moment où s'est produit le dommage, soit par la loi sur la réglementation du travail applicable aux contrats de travail conclus entre ces personnes (art. 25)*"⁴³.
3. ai danni provocati da aeromobili militari, doganali o di polizia (art. 26).

B.1.1 Descrizione del rischio⁴⁴.

La polizza italiana, come richiesto dal Codice della Navigazione, prevede l'obbligo per l'assicuratore di risarcire i danni cagionati a persone ed a beni sulla superficie dagli aeromobili indicati nelle condizioni particolari, anche per causa di forza maggiore, dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle per

⁴³ Cfr. E. FANARA, *op. cit.*, p. 413 e ss.

⁴⁴ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. A), art. 1.

l'approdo. La garanzia in questione non opera tuttavia in relazione a quei danni arrecati a persone ed a cose, verso le quali la responsabilità dell'assicurato sia regolata da un contratto di lavoro o di trasporto o da altro contratto.

B.1.2 *Nota di assicurazione*⁴⁵.

A norma dell'art. 1010 del Codice della Navigazione l'assicuratore rilascia all'assicurato una nota contenente gli estremi dell'assicurazione della responsabilità civile per danni a terzi sulla superficie.

B.1.3 *Danni esclusi*⁴⁶.

La polizza in uso nel mercato italiano (come da capitolato del Consorzio Italiano di Assicurazioni Aeronautiche) prevede che l'assicuratore non risponda dei danni:

- a) arrecati fuori dei limiti territoriali indicati nelle Condizioni Particolari, eccetto il caso in cui questi limiti siano oltrepassati per causa di forza maggiore, per assistenza o salvataggio, ovvero per errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione⁴⁷;
- b) che siano diretta conseguenza di un conflitto internazionale armato o di moti civili⁴⁸.

Se la garanzia comprende il lavoro agricolo si intendono esclusi dalla garanzia i danni causati direttamente o indirettamente dalle sementi e/o sostanze chimiche e/o materie similari, diffuse, spruzzate o comunque sfuggite dall'aeromobile assicurato.

⁴⁵ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. A), art. 2.

⁴⁶ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. A), art. 3.

⁴⁷ V. art. 1012¹ cod. nav.

⁴⁸ V. art. 1012² cod. nav.

B.1.4 *Danni esclusi nei confronti dell'assicurato*⁴⁹.

Sono altresì esclusi dall'assicurazione, fermo peraltro l'obbligo dell'assicuratore di risarcirli al terzo danneggiato in caso di sua azione diretta contro l'assicuratore stesso ai sensi dell'art. 1015 del Codice della Navigazione:

- a) i danni derivanti da dolo dell'esercente assicurato;
- b) i danni derivanti da dolo dei dipendenti e preposti dall'esercente, salvo che lo stesso abbia preso le misure necessarie per evitarli o che questi derivino da errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione.

Di norma, le polizze di assicurazione delle aerolinee specificano ulteriori casi di esclusioni della garanzia nei confronti dell'assicurato, e cioè:

- a) i danni verificatisi durante l'impiego dell'aeromobile per attività diverse da quelle descritte nelle Condizioni Speciali;
- b) i danni verificatisi quando l'aeromobile è condotto da persone prive delle prescritte licenze, attestati ed abilitazioni in regolare corso di validità;
- c) i danni arrecati in occasione di voli o manovre di volo incompatibili con le caratteristiche dell'aeromobile ovvero in occasione di voli effettuati durante la sospensione del certificato di aeronavigabilità o comunque non autorizzati dalle competenti autorità aeronautiche.

B.1.5 *Proroga dell'assicurazione*⁵⁰.

L'assicurazione scaduta mentre un aeromobile si trova in viaggio, è prorogata di diritto fino al termine delle manovre di approdo nel luogo di destinazione, ma l'assicurato è tenuto a pagare il premio corrispondente alla proroga così usufruita⁵¹.

⁴⁹ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. A), art. 4.

⁵⁰ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. A), art. 5.

⁵¹ V. art. 1014 cod. nav.

B.1.6 Effetti verso i terzi⁵².

La polizza prevede inoltre che l'assicuratore non possa opporre al terzo danneggiato alcuna causa di *risoluzione* né di *nullità* dell'assicurazione avente effetto retroattivo⁵³.

In ogni altro caso di *scioglimento* del contratto, l'assicuratore è tenuto verso il terzo danneggiato per i sinistri verificatisi fino al momento in cui la nota di assicurazione viene ritirata dal Ministero dei Trasporti ma comunque non oltre 15 giorni da quello nel quale l'assicuratore ha notificato al Ministero l'avvenuto scioglimento⁵⁴.

L'assicuratore è infine tenuto a risarcire il terzo *anche nel caso in cui la garanzia sia da ritenersi esclusa* nei confronti dell'assicurato⁵⁵.

B.1.7 Rivalsa verso l'assicurato⁵⁶.

L'assicuratore si riserva ogni azione di regresso nei confronti dell'assicurato per le eventuali somme pagate ai terzi danneggiati in tutti i casi in cui ai sensi di legge (esclusi i danni derivanti da colpa grave) e di contratto avrebbe avuto diritto a rifiutare o ridurre la propria prestazione⁵⁷.

B.1.8 Gestione delle vertenze di danno. Spese legali⁵⁸.

Qualora un danneggiato inizi causa contro l'assicuratore, questo deve informare l'assicurato, affinché quest'ultimo possa associarsi alla trattazione della vertenza nei seguenti casi:

- a) quando l'assicurato abbia un interesse proprio;
- b) quando il danneggiato reclami un risarcimento eccedente il massimale garantito dalla polizza;
- c) quando l'assicuratore intenda esercitare l'azione di rivalsa.

⁵² V. vol. II, parte I, p. 135, lett. A), art. 6.

⁵³ V. art. 1015² cod. nav.

⁵⁴ V. art. 1015³ cod. nav.

⁵⁵ V. art. 1015⁴ cod. nav.

⁵⁶ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. A), art. 7.

⁵⁷ V. art. 1016 cod. nav.

⁵⁸ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. A), art. 8.

L'assicurato ha l'obbligo di rimborsare tutte le spese sostenute dall'assicuratore nel caso che, in seguito ad un'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore, questi debba risarcire i danni esclusi dall'assicurazione ovvero nelle ipotesi previste nelle disposizioni relative alla variazione nella persona dell'assicurato e all'inosservanza degli obblighi dell'assicurato di cui alle Condizioni Generali di Polizza⁵⁹.

B.1.9 *Mutamento della persona dell'esercente*⁶⁰.

In caso di mutamento della persona dell'esercente che ha contratto la polizza, l'assicurazione della responsabilità civile per danni a terzi sulla superficie continua nei confronti del nuovo esercente⁶¹.

Il precedente ed il successivo esercente devono dare immediato avviso del mutamento all'assicuratore. Ricevuto l'avviso l'assicuratore può, entro 15 giorni, disdire il contratto con preavviso di 15 giorni. Uguale diritto spetta al nuovo esercente dal giorno del mutamento. L'assicuratore e il nuovo esercente che danno disdetta devono immediatamente darne comunicazione al Ministero dei Trasporti ai sensi dell'art. 1013 del Codice della Navigazione.

Nel caso di mancato avviso all'assicuratore, l'assicurazione continua nei confronti del nuovo esercente, ma quest'ultimo è tenuto solidalmente con il precedente al pagamento, a titolo di penale, di un terzo del premio convenuto quando non sia provato che l'assicuratore, a conoscenza del mutamento, non ha disdetto l'assicurazione nei termini e con le modalità sopra stabilite.

Spetta all'assicurato il rimborso del premio residuo salvo l'eventuale deduzione della penale suindicata.

⁵⁹ Per gli aspetti relativi a queste clausole si rimanda al Capitolo Secondo, *sub* A.4 e A.5.

⁶⁰ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. A), art. 9.

⁶¹ V. a questo riguardo l'art. 1013 cod. nav.

B.2 *L'assicurazione della responsabilità dell'esercente per danni cagionati a terzi dagli aeromobili durante la giacenza*⁶².

B.2.1 *Descrizione del rischio*⁶³.

La polizza italiana prevede che la garanzia operi, nei termini previsti dalle Condizioni Particolari, per i danni cagionati a persone e a beni, dagli aeromobili indicati nelle condizioni stesse durante la giacenza e gli spostamenti a mano, a traino o con i mezzi degli aeromobili stessi escluse le manovre relative al cosiddetto rischio volo (ossia dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di approdo).

B.2.2 *Danni esclusi*⁶⁴.

In aggiunta alle esclusioni previste nelle Condizioni Generali comuni a tutti i rischi, la polizza prevede che l'assicuratore non risponda dei danni:

- a) determinati da dolo dell'assicurato o dei suoi dipendenti e preposti;
- b) arrecati a persone o cose, verso le quali la responsabilità dell'assicurato sia regolata da un contratto di *lavoro o di trasporto o da altro contratto*;
- c) subiti da cose od animali che l'assicurato abbia in consegna o custodia a qualsiasi titolo o destinazione.

⁶² V. vol. II, parte I, p. 135, lett. B).

⁶³ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. B), art. 1.

⁶⁴ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. B), art. 2.

B.3 *L'assicurazione della responsabilità dell'esercente per danni cagionati a terzi in conseguenza di urto in volo*⁶⁵.

Le norme del codice della navigazione.

Il Codice della Navigazione disciplina l'assicurazione della responsabilità per danni da urto alle norme contenute negli *artt. 1017-1019*.

L'*art. 1017 (Rischio)* dispone che l'assicuratore risponda delle somme dovute dall'esercente⁶⁶ per danni arrecati dall'aeromobile in volo per urto⁶⁷ contro altro aeromobile o contro nave in movimento⁶⁸, anche se non essendovi stata collisione materiale, il danno sia stato cagionato da spostamento d'aria o altra causa analoga. Sono però esclusi dal risarcimento i danni dipendenti da una delle cause previste nell'*art. 977*⁶⁹ [1018]. Sono altresì a carico dell'assicuratore le spese incontrate dall'esercente per resistere, con il consenso dell'assicuratore stesso, alle pretese del terzo [1018].

⁶⁵ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. C).

⁶⁶ In relazione alle somme dovute l'*art. 975* cod. nav. (Limite del risarcimento) stabilisce che "il risarcimento complessivo dovuto dall'esercente [874] è limitato per ogni accidente ad una somma di lire centodiecimila per chilogrammo del peso dell'aeromobile con il carico totale massimo, secondo le indicazioni del certificato di navigabilità o di collaudo [755 ss., 980, 1048]. Quando la somma fissata in base al peso dell'aeromobile è inferiore a 930 milioni di lire o superiore a 3.100 milioni di lire, l'esercente [874] risponde fino a concorrenza di tali somme. Se trattasi di aeromobile da turismo [747 lett. c] o di aliante, il limite minimo è ridotto a 375 milioni di lire [980].

In relazione al concorso dei creditori, l'*art. 976* cod. nav. stabilisce inoltre che al concorso dei creditori sulla somma limite si applichino le disposizioni di cui agli *artt. 968-970* ma che, tuttavia, *il risarcimento per danni alle persone non possa superare la somma di lire 195 milioni per ciascuna persona* (così sostituito dal DPR 7.3.87, n. 201).

⁶⁷ L'*art. 974* cod. nav. (Danni da urto, per spostamento di aria od altra causa analoga) stabilisce che: "In caso di urto fra aeromobili in volo o fra un aeromobile in volo e una nave in movimento si applicano gli articoli 482 a 487. Le stesse norme si applicano quando i danni sono cagionati da spostamento di aria od altra causa analoga, anche se tra gli aeromobili in volo o tra l'aeromobile in volo e la nave in movimento non vi è stata collisione materiale [975 ss., 981 ss., 1017 ss., 1039]. Ai fini del comma precedente, l'aeromobile si considera in volo dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di approdo".

⁶⁸ V. *artt. 974-980* cod. nav. (Della Responsabilità per danni da urto).

⁶⁹ L'*art. 977* stabilisce che: "Per quanto concerne le cause di esclusione della limitazione, si applica il disposto dell'*art. 971*, lettere a) e b) [1017]".

L'art. 1018 (Danni a terzi sulla superficie in seguito ad urto) prevede inoltre che nei casi previsti dall'art. 1017, l'assicuratore non risponda dei danni arrecati dall'aeromobile a terzi sulla superficie⁷⁰.

In relazione alla durata del rischio, l'art. 1019 cod. nav. dispone infine che il rischio cominci dall'inizio delle manovre per l'involo e finisca al termine di quelle di approdo.

B.3.1 *Descrizione del rischio*⁷¹.

La polizza italiana prevede che l'assicurazione operi, nei termini previsti nelle Condizioni Particolari, per i danni arrecati dagli aeromobili indicati nelle condizioni stesse, dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di approdo, per urto contro altro aeromobile in volo o contro nave in movimento, anche se, non essendovi stata collisione materiale, il danno sia stato cagionato da spostamento d'aria o altra causa analoga.

⁷⁰ A questo proposito l'art. 978 dispone che: "Nei casi previsti nell'art. 974, quando siano danneggiati terzi sulla superficie, anche per causa di forza maggiore, gli esercenti [874] degli aeromobili rispondono solidalmente [980]. Nei rapporti fra gli esercenti [874] il risarcimento dovuto si ripartisce secondo la gravità delle colpe rispettivamente commesse dagli esercenti stessi [874] o dai loro dipendenti e preposti, e secondo l'entità delle conseguenze di tali colpe; ovvero si ripartisce in parti uguali se il danno è prodotto da forza maggiore o se, date le circostanze, non è possibile accertare l'esistenza di colpa ovvero la gravità delle colpe rispettive e l'entità delle relative conseguenze [979]".

L'art. 979 cod. nav. (Decadenza e prescrizione del diritto di regresso) prevede poi che l'esercente decada dal diritto di regresso verso gli altri obbligati [978²] se non notifica a costoro entro tre mesi l'intimazione ricevuta dal terzo danneggiato. Il diritto medesimo si prescrive con il decorso di un anno dal giorno del Pagamento del risarcimento al terzo danneggiato.

Il successivo art. 980 cod. nav. (Limitazione del debito nei rapporti fra gli esercenti) dispone altresì che i limiti previsti nell'art. 975 si applichino anche nei rapporti fra gli esercenti solidalmente obbligati ai sensi degli artt. 484 e 978 cod. nav.

⁷¹ V. vol. II, parte I, p. 135, lett. C), art. 1.

B.3.2 *Danni esclusi*⁷².

In aggiunta alle esclusioni di cui alle Condizioni Generali di polizza, l'assicuratore non risponde dei danni:

- a) determinati da dolo dell'assicurato o dei suoi dipendenti e preposti;
- b) arrecati a persone o cose, verso le quali la responsabilità dell'assicurato sia regolata da un contratto di lavoro o di trasporto o da altro contratto;
- c) subiti da cose od animali che l'assicurato abbia in consegna o custodia a qualsiasi titolo o destinazione;
- d) arrecati a terzi sulla superficie.

B.4 *Assicurazione della responsabilità del vettore verso i passeggeri*⁷³.

Le norme del codice della navigazione sull'assicurazione obbligatoria dei passeggeri contro i danni di volo e la responsabilità del vettore nel trasporto di persone.

Il Codice della Navigazione, all'art. 941 (Assicurazione dei passeggeri contro i danni di volo)⁷⁴, obbliga l'esercente di linee aeree regolari ad assicurare ciascun passeggero contro gli infortuni di volo per la somma di cinque milioni e duecentomila lire [1234¹]⁷⁵.

⁷² V. vol. II, parte I, p. 136, lett. C), art. 2.

⁷³ V. vol. II, parte I, p. 136, lett. D).

⁷⁴ Per un approfondimento in tema di assicurazione obbligatoria del passeggero si rimanda all'ampia trattazione di E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976, p. 545 e ss.

⁷⁵ Si rileva in dottrina che "l'assicurazione obbligatoria dei passeggeri si configura, nella struttura fondamentale, come assicurazione contro gli infortuni stipulata dal vettore a favore di terzi (passeggeri). L'assicurazione conserva talune caratteristiche dell'assicurazione di responsabilità, particolarmente per quanto attiene al regime della rivalsa dell'assicuratore contro il vettore responsabile del danno, ed all'inclusione nell'assicurazione delle somme dovute per assistenza e salvataggio dei passeggeri, che

Ove il vettore non adempia, lo stesso sarà tenuto per le indennità e per le somme che sarebbero dovute dall'assicuratore, nei limiti previsti dalle disposizioni sull'assicurazione obbligatoria dei passeggeri [942 s., 985, 996 ss.].

A questo riguardo si rileva⁷⁶ come il passeggero acquisti "il diritto all'indennità, indipendentemente da una sua partecipazione al contratto; e tale acquisto - a differenza di quello che avviene negli ordinari contratti di assicurazione a favore di terzi - non è revocabile, data l'automatica efficacia dell'assicurazione nei riguardi di tutti i passeggeri trasportati".

In relazione poi alla responsabilità del vettore nel trasporto di persone, il successivo art. 942 dispone che il vettore risponda del danno per il ritardo e per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto, nonché per i sinistri che colpiscano la persona del passeggero, dall'inizio delle operazioni di imbarco al compimento di quelle di sbarco, a meno che provi che egli e i suoi dipendenti e preposti abbiano preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno⁷⁷.

altrimenti dovrebbero essere sopportate dal vettore (Rel., n. 630). Queste particolarità della disciplina non alterano peraltro la struttura unitaria dell'assicurazione, che è qualificata dall'oggetto (rischi della morte e della invalidità del passeggero derivanti da lesioni prodottesi in occasione di volo). Il passeggero, per effetto della stipulazione del contratto, ha diritto ad essere assicurato". Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, sesta edizione, Milano, 1983, p. 753-754.

⁷⁶ Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE, *op. cit.*, p. 755-756. Gli Autori evidenziano altresì come il diritto del passeggero all'indennità non sia un diritto derivato dal vettore contraente, "ma è un diritto suo proprio (art. 1920³ cod. civ.) e come tale dovrebbe essere fatto valere esclusivamente da lui o dai suoi eredi". Si richiama inoltre il FANARA, *Le assicurazioni*, cit., p. 595 e ss. il quale "qualifica questa assicurazione *per conto* e non *a favore* di terzi; inquandrandola nello schema generico dell'assicurazione infortuni, con peculiarità di *species*, quale quella relativa alla liquidazione della danno nella sua effettiva consistenza, nella quale l'assicuratore si sostituisce *ex lege* al vettore e risarcisce la vittima".

⁷⁷ Vengono a questo riguardo richiamate le norme di cui agli artt. 941, 943, 947 s. cod. nav. e 1681 cod. civ. Si rileva in dottrina come l'art. 942 cod. nav. riproduca sostanzialmente la disciplina degli artt. 17, 19 e 20 della Convenzione di Varsavia. Così, G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, p. 28. V. anche E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., p. 566 e ss.

Il Codice stabilisce poi un limite alla responsabilità del vettore aereo. L'art. 943 dispone infatti che il risarcimento dovuto dal vettore in caso di *responsabilità non determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti* non possa, per ciascun passeggero, essere superiore a lire 195 milioni [947 s.]. Si ricorda a questo proposito che detto limite è entrato in vigore con il DPR 7 marzo 1987, n. 201. Qualora il vettore abbia adempiuto all'obbligo di assicurazione obbligatoria di cui al sopra citato art. 941, il risarcimento da lui dovuto per sinistri alla persona del passeggero non potrà essere superiore alla differenza tra il limite di cui sopra e quello spettante al danneggiato in base al contratto di assicurazione⁷⁸.

Senza dubbio importante è la norma contenuta nell'art. 948 in merito alla derogabilità delle norme sulla responsabilità che prevede che le disposizioni sulla responsabilità del vettore e sul limite di risarcimento nel trasporto di persone non siano derogabili a favore del vettore.

Il diritto uniforme e le iniziative in campo internazionale in materia di limite risarcitorio.

Com'è noto, la disciplina che regola la responsabilità del vettore aereo verso i passeggeri prende le orme, in Italia ed in molti altri Paesi, dalla Convenzione di Varsavia e dai suoi successivi emendamenti (*Warsaw System*)⁷⁹.

⁷⁸ La disciplina della responsabilità del vettore qui delineata si applica anche ai contratti di trasporto gratuito (art. 947 cod. nav.).

⁷⁹ Le norme di diritto interno e quelle di diritto uniforme vengono meramente richiamate non formando oggetto del presente studio. Per ogni eventuale approfondimento si rinvia alla dottrina in materia. V. ad es., T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 608 e segg; B. BERTUCCI, *A European perspective on Air Carrier Liability*, in *The Air and Space Lawyer*, 1994 e in *Diritto dei Trasporti*, 1995, p. 57 e ss.; S. BRISE, *Study on the status and the future of the Warsaw System*, I.C.C., *Commission on Air Transport*, 1988; E. FANARA, *prima op. cit.*, p. 269 e ss.; GIEMULLA-SCHMID-EHLERS, *Warsaw Convention*, 1992; R. H. MANKIEWICZ, *L'origine et l'interprétation de l'article 25 de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955*, ZLW 1977, p. 175-190; G. MASTRANDREA, *op.*

La Convenzione di Varsavia del 1929.

La Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*) è il risultato di una conferenza che si tenne a Varsavia dal 4 al 12 ottobre 1929 ed alla quale presero parte 30 Stati. La Convenzione, nella sua versione originale, è stata ad oggi ratificata da ben 133 Paesi⁸⁰. La Convenzione è entrata in vigore il 13 febbraio 1933, al raggiungimento del numero di ratifiche necessarie.

L'art. I⁸¹ prevede che la Convenzione si applichi:

1. “(...) à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

cit., 1 e ss.; B. PAGNANELLI-A. AZZANO, *op. cit.*, p. 753 e ss.; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959; SHAWCROSS & BEAUMONT, *Air Law*, Fourth Edition aggiornata al gennaio 1995, VII, p. 1 e ss.

⁸⁰ V. a questo riguardo anche T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 609. L'Autore osserva come la Convenzione di Varsavia fosse stata elaborata “con lo scopo di creare delle regole semplici e chiare per tutto il contenzioso discendente dagli incidenti del trasporto aereo (morte o infortunio del passeggero); con l'intento, insieme, di contenere entro certi valori massimi la responsabilità - qualunque sia il titolo (contrattuale o extra-contrattuale) di essa - del vettore (ciò avrebbe alleggerito i costi delle compagnie aeree, rendendo loro possibile l'accesso al mercato delle assicurazioni - dove si coprono facilmente i rischi ‘limitati’ - ed avrebbe contribuito in definitiva, in un'epoca ancora pionieristica del trasporto aereo, allo sviluppo di esso; infine, con l'obiettivo di fissare un certo numero di giurisdizioni *esclusivamente competenti*, evitando la disseminazione di azioni giudiziarie, cui un fenomeno come il trasporto aereo, per i suoi caratteri, può dar luogo, nel caso che si seguano i criteri di giurisdizione correnti”.

Per quanto riguarda l'aggiornamento sul numero di ratifiche della Convenzione e dei successivi emendamenti, si rinvia a GIEMULLA-SCHMID-EHLERS, *op. cit.*, 1-6 ANNEX 1-10.

⁸¹ Gli articoli della Convenzione di Varsavia citati nel presente studio, salvo diversa precisazione, sono quelli emendati dal Protocollo dell'Aja. Lo scopo è quello di illustrare le norme relative alla disciplina della responsabilità del vettore attualmente in vigore evitando di segnalare norme ormai superate.

2. *Est qualifié transport international, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.*
3. *Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat".*

La responsabilità del vettore aereo è disciplinata al *Chapitre II - Section III*.

1. L'art. 17 stabilisce una presunzione di responsabilità a carico del vettore in relazione ai danni *"survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement"*⁸².

⁸² Per un approfondimento si rinvia a E. FANARA, *op. cit.*, p. 297 e ss.; inoltre T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 635 e ss. per i quali "la Convenzione di Varsavia stabilisce un identico regime di responsabilità del vettore, sia per i passeggeri, sia per il bagaglio e per le merci. Sotto questo profilo si può dire dunque che essa adotta il *sistema francese*, al quale si avvicina per il fatto che non chiede al danneggiato di provare la colpa del vettore. La *presunzione di colpa* a carico di quest'ultimo emerge dall'art. 17,

2. Analoga presunzione di responsabilità è prevista all'*art. 18* in relazione ai danni (distruzione, perdita o avaria) al bagaglio registrato e alle merci. Viene inoltre stabilito che ai fini del presente articolo "*le transport aérien (...) comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport*". Viene altresì evidenziato come "*la période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport*". Tuttavia, qualora detto trasporto sia effettuato "*dans l'exécution du contrat de transport aérien*", il danno si considera avvenuto salvo prova contraria "*pendant le transport aérien*".
3. Il successivo *art. 19* disciplina la responsabilità del vettore per ritardo. Si osserva a questo riguardo in dottrina come la Convenzione non definisca giuridicamente la fattispecie del ritardo "non fornendo gli elementi per la determinazione dei limiti di estensione spazio-temporale della responsabilità del vettore"⁸³.
4. L'*art. 20* stabilisce poi la possibilità per il vettore di escludere la propria responsabilità "*s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre*"⁸⁴.
5. È inoltre possibile escludere o limitare detta responsabilità se il vettore prova che "*la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué*".

secondo il quale "il vettore è responsabile del danno provocato da morte, ferita o da ogni altra lesione corporale occorsa al passeggero quando l'incidente, che ha provocato il danno, si sia prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di ogni operazione di imbarco o di sbarco".

⁸³ Così E. FANARA, *op. cit.*, p. 303.

⁸⁴ "La colpa del vettore è presunta, potendo il vettore liberarsi dall'obbligo del risarcimento solo fornendo la prova dell'assenza di colpa e cioè di avere adottato personalmente o attraverso i suoi preposti - secondo la normale diligenza - le misure necessarie per evitare il danno". Così E. FANARA, *op. cit.*, p. 312.

6. L'art. 22 (nel testo originale del '29) prevede poi una limitazione di responsabilità pari a:
- 125.000 franchi oro (o franchi Poincaré) per i danni ai passeggeri. È peraltro previsto che *“par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée”*⁸⁵.
 - 250 franchi oro per Kg in relazione alle merci ed i bagagli registrati *“sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison”*.
 - un massimo di 5.000 franchi oro in relazione ai bagagli non consegnati.
7. L'art. 23 stabilisce che eventuali clausole stipulate al fine di esonerare la responsabilità del vettore o diminuire i limiti previsti dall'art. 22 sono nulle. Detta nullità non inficia tuttavia la validità del contratto di trasporto *“qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention”*.
8. Senza dubbio di fondamentale rilievo è la norma contenuta all'art. 25 della Convenzione. Detta norma stabilisce che il vettore non possa beneficiare della limitazione di responsabilità di cui al precedente art. 22 *“s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses*

⁸⁵ V. anche B. BERTUCCI, *op. cit.*, p. 66; H. CAPLAN, *The Passenger's Choice: Neglected Jewels in the Warsaw Convention's Crown*, in *Dir. Mar.* 1991, p. 533-544; inoltre, E. FANARA, *op. cit.*, p. 315; B. PAGNANELLI-A. AZZANO, *op. cit.*, p. 761-762. Gli Autori evidenziano come “di fatto, considerato che il trasporto aereo è normalmente effettuato sulla base di contratti per adesione le cui condizioni sono predisposte dal vettore, l'effetto pratico della norma è di incoraggiare il vettore ad adottare più alti limiti risarcitori. Di tale facoltà le aerolinee hanno fatto e fanno largo uso. (...) Nel 1982, per esempio, il Gruppo Alitalia innalzò il proprio limite di responsabilità, tanto per i voli interni che per quelli internazionali, all'equivalente di 90.000 dollari. Attualmente detto limite volontario è pari a 100.000 diritti speciali di prelievo (...) in conformità a quanto previsto dalla legge n. 274 del 1988”.

préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions"⁸⁶.

Il vettore non può altresì beneficiare della limitazione di responsabilità qualora - come disposto dall'art. 3 della Convenzione - "*si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1c du présent article*". All'art. 3 c), infatti, è previsto che il biglietto debba contenere "*un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur*

⁸⁶ Si osserva in dottrina come la Convenzione non fornisca alcuna definizione della colpa grave "*quae dolo aequiparatur*", ma rinvii invece al diritto interno del giudice adito. L'Autore precisa inoltre che "la formulazione della Convenzione di Varsavia fu dovuta alla peculiarità dei sistemi di *common law*, che non conoscono le nozioni di *dolo* e *colpa grave* dei diritti continentali, ma quella di *wilful misconduct*, che abbraccia sia gli atti compiuti con l'intenzione di nuocere, sia il comportamento del danneggiante posto in essere senza alcuna preoccupazione delle possibili conseguenze". Così E. FANARA, *op. cit.*, p. 330. In merito alla colpa equiparata al dolo si rileva inoltre che "*this somewhat peculiar manifestation of negligence is deceptive, since negligence (even gross negligence) can never possibly be equal to wilful misconduct. Wilful misconduct is equivalent only to itself. At most there can only be a form of negligence coming close to wilful misconduct. This formulation can be explained by the fact that in Anglo-American law the term wilful misconduct covers a part of what in civil law is subsumed under gross negligence. Since this area was also to be covered by unlimited liability in the civil law states, it was necessary to introduce negligence (default) equivalent to wilful misconduct in addition to wilful misconduct (at least in those states). The unamended Article 25 therefore leaves it to the court to define the meaning of negligence (default) equivalent to wilful misconduct on the basis of its own law. Thus, the door was opened wide to divergent case law by one of the crucial provisions of the Warsaw liability system, since different national laws apply different definitions of negligence which in some cases, even exceed the scope of wilful misconduct. Thus, the entire purpose of the Convention (i.e. to establish a uniform international liability system) is called into question. Fortunately, this matter was settled by the HP where the term was paraphrased and uniformity was reestablished*". V. GIEMULLA-SCHMID-EHLERS, *op. cit.*, WC Art. 25, p. 8-9.

transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages".

Al fine del superamento dei limiti di cui all'art. 22, l'onere della prova è a carico del passeggero ("*s'il est prouvé*").

9. Per quanto riguarda i criteri di determinazione del foro competente, l'art. 28 stabilisce che:

- "1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.*
- 2. La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi*".

Ciò significa che l'attore ("*action de responsabilité*") può scegliere il tribunale del luogo:

- dove il vettore è domiciliato ("*domicile du transporteur*"),
- dove il vettore ha la sua sede principale ("*du siège principal de son exploitation*"),
- dove si trova l'ufficio del vettore attraverso il quale è stato concluso il contratto di trasporto ("*du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu*")

oppure del luogo di destinazione previsto dal contratto di trasporto ("*du lieu de destination*").

10. L'art. 29 della Convenzione stabilisce poi un termine di decadenza all'azione di responsabilità nei confronti del vettore. Detta azione deve essere intrapresa, "*sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport*".

Il criterio di calcolo della decadenza è regolato peraltro dalla legge del tribunale adito.

11. L'art. 30, infine, disciplina il caso in cui il trasporto sia effettuato da più vettori disponendo che *“dans le cas de transports régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle”*.

Il Protocollo dell'Aja del 1955.

Le prime modifiche di rilievo furono apportate alla Convenzione con il Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955. Detto Protocollo raddoppiò infatti il limite di responsabilità nei confronti dei passeggeri (da 125.000 a 250.000 franchi oro), modificò il criterio di valutazione della responsabilità del vettore ed intervenne in materia di documentazione del contratto di trasporto. Per quanto riguarda gli emendamenti in tema di responsabilità, abbiamo già ricordato l'elevazione del limite a 250.000 franchi oro. Il Protocollo dell'Aja assimilò, inoltre, l'assenza della segnalazione sul biglietto del regime di responsabilità governante il contratto di trasporto (come previsto dalla Convenzione di Varsavia) alla mancata consegna dello stesso al passeggero con la conseguente decadenza da parte del vettore dal beneficio della limitazione di cui sopra.

L'art. 3 (2) - come emendato - dispone infatti che: *“Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1c du présent ar-*

ticle, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22".

Importanti furono le modifiche apportate alla norma contenuta nell'art. 25 della Convenzione. Questo intervento si rese necessario a causa della difficoltà di interpretazione da parte dei giudici del concetto di "dolo" o di "colpa equivalente a dolo" di cui alla versione originaria⁸⁷.

L'art. 25 di cui alla Convenzione del 1929, disponeva infatti che:

- (1) *Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.*
- (2) *Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions".*

L'emendato art. 25 prevede invece che: "Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions".

Il dolo o la colpa equivalente al dolo vennero quindi sostituiti con l'azione o l'omissione da parte del vettore o dei suoi preposti, con l'intento di causare il danno ossia con un comportamento teme-

⁸⁷ V. anche: B. PAGNANELLI-A. AZZANO, *op. cit.*, p. 763-764. A questo riguardo si osserva peraltro in dottrina che "dovendo, nel corso degli anni, applicare dei massimali che risultavano sempre più modesti, i giudici di vari paesi hanno dato un'interpretazione estensiva dei due concetti, per accordare dei risarcimenti adeguati alle vittime di incidenti aerei. Il tentativo di definire con precisione le due nozioni fatto con il Protocollo dell'Aja non servì un granché, dato che i tribunali continuarono a cogliere ogni pretesto per sottrarsi all'applicazione dei massimali, e si giunse così alla soluzione del Protocollo di Guatemala". Così T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 611. V. inoltre nota che precede.

rario e con la previsione che da tale comportamento deriverà probabilmente un danno.

Il protocollo dell'Aja aggiunse inoltre un *art. 25A* che prevede:

- (1) *Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.*
- (2) *Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser les dites limites.*
- (3) *Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement''.*

È senza dubbio importante ricordare come gli Stati Uniti - che avevano ratificato la Convenzione di Varsavia il 31 luglio 1934 (entrata in vigore il 29 ottobre 1934) - si siano invece limitati alla sola firma del Protocollo dell'Aja e non abbiano mai provveduto alla ratifica dello stesso che, pertanto, non è mai entrato in vigore negli Stati Uniti. La ragione di tale posizione era da collegarsi ad una evidente disparità di trattamento dei cittadini americani allorché il danno fosse derivato da un trasporto interno o da uno internazionale⁸⁸.

⁸⁸ V. anche T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 612. Gli Autori richiamano a questo riguardo la dottrina in materia di vicende diplomatiche degli accordi internazionali satelliti della Convenzione di Varsavia ossia F. LEGREZ, *La Convention de Varsovie - un bilan*, 35 RFDAer 1980, pp. 185-195 e BIN CHENG, 39 *Current legal problems*, 1986, spec., p. 181-185. Si osserva inoltre che *"The Hague Protocol which has gradually been adopted by a large number of States has, however, never been ratified by the USA, where it was resisted by the legislature, mainly because of the purported inadequacy of the passenger limit. This sentiment was made abundantly clear when the USA, on 15 November 1965, denounced the Warsaw Convention, to take effect 6 months later"*. Così S. BRISE, *op. cit.*, p.10. A questo riguardo il FANARA evidenzia altresì che il sistema introdotto dalla Convenzione di Varsavia sin dai primi anni di applicazione è stato oggetto di critiche da più parti: il limite quantitativo del risarcimento stabilito dalla Convenzione era giudicato troppo esiguo. Inoltre, specie dopo la fine della seconda guerra mondiale,

Il Protocollo dell'Aja non ebbe quindi vita facile e raggiunse le 30 ratifiche necessarie solamente il 1 agosto 1963, data della sua entrata in vigore.

La Convenzione di Guadalajara del 1961.

Il passo successivo fu la Convenzione Supplementare di Guadalajara del 18 settembre 1961, entrata in vigore il 1 maggio 1964. Ad oggi, 65 Stati hanno depositato i loro strumenti di ratifica⁸⁹. La Convenzione estese la disciplina della Convenzione di Varsavia anche al *vettore di fatto* inteso come soggetto che materialmente effettua il trasporto quando il contratto con il passeggero è stato invece concluso con un soggetto diverso (si pensi al caso dei *tour operators*)⁹⁰. Come giustamente osservato in dottrina, “non si può quindi attribuire a tale Convenzione complementare (come la stessa si definisce) un compito modificativo che sarebbe precipuo di un eventuale Protocollo di emendamento alla Convenzione”⁹¹.

si è giustamente ritenuto che l'industria aeronautica avesse superato la fase della sperimentazione, e quindi si invocava da più parti una radicale revisione della disciplina predisposta dalla Convenzione di Varsavia. Tali critiche, che portarono alla formulazione del protocollo dell'Aja, non vennero meno neppure dopo l'entrata in vigore di questo secondo Accordo, che lasciava insoddisfatti in particolare gli Stati Uniti, dove i giudici, per i trasporti aerei sottoposti al diritto interno, riconoscevano da tempo indennizzi notevolmente superiori a quelli stabiliti dal protocollo stesso”. Così, *op. cit.*, p. 348.

⁸⁹ Per lo stato delle ratifiche della Convenzione Suppletiva di Guadalajara, v. anche GIEMULLA-SCHMID-EHLERS, *op. cit.*, 1-7 ANNEX 1-4.

⁹⁰ V. B. PAGNANELLI-A. AZZANO, *op. cit.*, p. 764. Si osserva infatti come la Convenzione di Varsavia non contenesse una precisa definizione di trasporto. “Di conseguenza, nell'applicarla, si poteva intendere per trasporto tanto il contratto quanto l'operazione materiale del trasferimento. Allorché il soggetto che stipula il contratto con il passeggero è diverso da quello che esegue il trasporto (es.: agenzia di viaggio), risultava difficile distinguere che fosse il vettore ai sensi della Convenzione di Varsavia, e non si poteva d'altro canto, in assenza di un'espressa previsione di legge, attribuire tale qualità ad entrambi i soggetti”. Così anche T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 612.

⁹¹ Così T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 617-618. Secondo gli Autori citati, “la Convenzione non ha lo scopo di modificare il Sistema di Varsavia, ma di estendere l'applicazione delle sue regole sulla responsabilità al cosiddetto vettore di fatto, definito come quel soggetto che, in forza di un accordo intercorso esclusivamente tra lui ed il

L'Accordo di Montreal del 1966 (CAB 18900).

A seguito della denuncia della Convenzione di Varsavia da parte degli Stati Uniti (15 novembre 1965)⁹², fu raggiunto un accordo fra il *Civil Aeronautics Board* americano (CAB) e l'*International Air Transport Association* (IATA), accordo meglio noto come CAB 18900 del 4 maggio 1966. La nota di denuncia depositata presso il governo polacco prevedeva infatti che gli Stati Uniti potessero ritirarla se entro i sei mesi previsti dall'art. 39 della Convenzione fosse stato possibile raggiungere un accordo sull'aumento del limite previsto dalla Convenzione di Varsavia. Pertanto, sulla base del raggiunto accordo di Montreal CAB 18900, il governo degli Stati Uniti ritirò la denuncia.

Come giustamente osservato in dottrina⁹³, detto accordo non comportò emendamenti alla Convenzione di Varsavia in quanto non fu raggiunto fra Stati bensì fra il CAB ed i vettori (IATA). Pur tuttavia, le aerolinee operanti voli internazionali sul territorio americano (ossia in caso di trasporto da, verso o con uno scalo intermedio) dovettero aderire a questo accordo, come richiesto dagli Stati Uniti.

In base al CAB 18900:

- (1) il limite di responsabilità previsto dalla Convenzione di Varsavia fu portato da 125.000 franchi oro a 75.000 dollari (incluso le spese legali) ovvero a 58.000 dollari (senza spese legali);
- (2) i vettori rinunciarono alle difese di cui all'art. 20 della Convenzione mantenendo peraltro quella prevista dall'art. 21 (colpa o dolo del passeggero);
- (3) i vettori si impegnarono altresì a dare adeguata informazione delle limitazioni di responsabilità ai passeggeri;
- (4) venne riconosciuta piena applicabilità della Convenzione di Varsavia incluso le previsioni di cui all'art. 25 in merito di superamento del limite⁹⁴.

vettore contrattuale, esegue materialmente, in tutto od in parte, il trasporto pattuito tra quest'ultimo e passeggero/mittente".

⁹² V. a questo proposito anche E. FANARA, *op. cit.*, p. 352.

⁹³ V. T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.* p. 627 e ss.

⁹⁴ V. a questo proposito E. FANARA, *op. cit.*, p. 353 e s. L'Autore osserva come sul

Il Protocollo di Guatemala City del 1971.

Immediatamente dopo l'accordo di Montreal del '66, l'*ICAO* (*International Civil Aviation Organization*) intraprese lo studio sulla fattibilità di eventuali modifiche alla Convenzione di Varsavia come emendata dal Protocollo dell'Aja in tema di regime e limitazione della responsabilità del vettore. Questo studio portò alla fine alla convocazione di una conferenza diplomatica a Città del Guatemala che si tenne dal 9 febbraio all'8 marzo 1971. Parteciparono ai lavori di detta conferenza 55 Stati e gli osservatori di diverse organizzazioni internazionali. Il **Protocollo di Guatemala City dell'8 marzo 1971** non è mai entrato in vigore a causa dell'insufficiente numero di ratifiche. Ad oggi, infatti, solamente 11 Stati (fra cui anche l'Italia, il 26 marzo 1985)⁹⁵ hanno ratificato l'accordo.

In definitiva, il Protocollo di Guatemala modificava il regime di responsabilità del vettore aereo da un regime fondato sulla presunzione di colpa (*presumption of liability*) ad uno fondato sulla responsabilità oggettiva del vettore (*strict liability*).

In particolare:

1. gli *artt. II e III* sostituivano gli art. 3 e 4 della Convenzione producendo una semplificazione nell'emissione della documentazione di trasporto eliminando altresì l'obbligo di avviso previsto dalla Convenzione;

piano giuridico non trovi giustificazione l'estensione della responsabilità del vettore - sotto il profilo della rinuncia alla garanzia posta dall'art. 20 della Convenzione - imposta dall'accordo in questione: "quest'ultimo, infatti, allarga il contenuto della prestazione promessa dal vettore, modificando - in senso sfavorevole allo stesso - la ripartizione del rischio del trasporto tra passeggero e vettore. In verità, l'Accordo di Montreal è in violazione della Convenzione di Varsavia operando *di fatto* una deroga - mediante un accordo generale - al regime della responsabilità del vettore nei confronti dei passeggeri non osservando il disposto dell'art. 41, che stabilisce la procedura da seguirsi per la revisione della Convenzione". Sempre a questo riguardo, il citato Autore osserva come peraltro 11 dei 65 vettori che sottoscrissero il CAB 18900 non accettarono questa clausola di rinuncia.

⁹⁵ In merito al numero di ratifiche v. GIEMULLA-SCHMID-EHLERS, *op. cit.*, 1-8 ANNEX 1-2.

2. l'art. IV del Protocollo sostituiva l'art. 17 della Convenzione disponendo che "*le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement*". Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si *la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager*". In relazione ai bagagli, il vettore poteva altresì escludere la propria responsabilità qualora il danno fosse derivato "*uniquement de la nature ou du vice propre des bagages*".
3. l'art. VI - sostituendo l'art. 20 della Convenzione - manteneva l'originaria difesa solamente in relazione ai danni alle merci trasportate e la limitava "*dans les transports de passagers et de bagages*" al solo "*dommage résultant d'un retard*";
4. l'art. VII interveniva sul testo dell'art. 21 chiarendone la portata e prevedendo l'esonero di responsabilità del vettore sia "*dans le cas où il fait la preuve que la faute de la personne qui demande réparation a causé le dommage ou y a contribué*" sia "*lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager*";
5. l'art. VIII introduceva nuovi limiti di responsabilità e cioè:
 - 1.500.000 franchi oro in relazione alla morte o lesioni sofferte da un passeggero;
 - 62.500 franchi oro in relazione ai danni da ritardo sofferti dai passeggeri;
 - 15.000 franchi oro in relazione ai danni da distruzione, avaria o ritardo ai bagagli (registrati o meno).

Previsione importante era altresì quella contenuta al punto 3.c) dell'art. VIII che disponeva che "*les frais de procès y compris les honoraires d'avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article*".

6. l'art. X, in sostituzione dell'art. 25 della Convenzione, limitava la possibilità di superare il limite di responsabilità solo al

caso dei danni ai bagagli ed alle merci “*s’il est prouvé que le dommage résulte d’un acte ou d’une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l’intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu’un dommage en résultera probablement*”.

7. l’art. XV aggiungeva l’art. 42 all’originale Convenzione di Varsavia, come emendata dal Protocollo dell’Aja, prevedendo che - senza pregiudizio alcuno alle disposizioni di cui all’art. 41 - “*des conférences des Parties au Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 seront convoquées durant les cinquième et dixième années suivant la date d’entrée en vigueur dudit Protocole afin de réviser la limite stipulée à l’article 22, alinéa 1a) de la Convention amendée par ledit Protocole*”. L’aggiornamento del suddetto limite non poteva peraltro essere effettuato per più di 187.500 franchi oro alla volta “*à moins que lesdites conférences n’en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes*”.
8. l’art. XVII prevedeva inoltre che “*entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*”;
9. l’art. XIX stabiliva che l’adesione al Protocollo di Guatemala da parte di Stati che non avevano ratificato la Convenzione di Varsavia o il successivo Protocollo dell’Aja avrebbe comportato l’automatica adesione ad un sistema denominato “*Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*”;
10. l’art. XX disponeva infine che il Protocollo di Guatemala sarebbe entrato in vigore il novantesimo giorno dopo il deposito della trentesima ratifica.

I Protocolli Aggiuntivi di Montreal n. 1-2-3-4 del 1975.

A seguito di una conferenza tenutasi a Montreal fra gli Stati membri del Fondo Monetario Internazionale e della Convenzione di Varsavia⁹⁶, il 25 settembre 1975 furono firmati quattro protocolli aggiuntivi con lo scopo di aggiornare il Sistema di Varsavia. I primi tre Protocolli intervenivano - apportando alcune modifiche - sul Sistema ("Warsaw System") risultante dall'originale Convenzione di Varsavia così come emendata dal Protocollo dell'Aja e successivamente da quello di Città del Guatemala. Il Quarto Protocollo riguardava invece solo la disciplina del trasporto aereo di merci.

In particolare:

1. il **Protocollo Aggiuntivo di Montreal N. 1 (MAPI)** è stato ad oggi ratificato solamente da 25 Stati. L'art. II, che rimpiazza l'art. 22 della Convenzione di Varsavia nel suo testo originale, stabilisce che la responsabilità del vettore sia limitata come segue:

- passeggeri/morte o lesioni	8.300 diritti speciali di prelievo;
- bagaglio registrato/merci	17 diritti speciali di prelievo per Kg;
- bagaglio non registrato	332 diritti speciali di prelievo;

⁹⁶ V. T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 646 e ss. A questo riguardo gli Autori ricordano che "nel 1975 gli Stati membri del Fondo monetario internazionale elaborarono un piano, noto come *Accordo di Giamaica*, per eliminare l'oro come base del sistema monetario internazionale; si stabiliva, in esso, che i Diritti speciali di prelievo sarebbero stati l'unico valore di riserva che gli Stati membri del Fondo avrebbero usato nei loro rapporti reciproci. I Diritti speciali di prelievo (...) erano stati creati nel 1969, come una *corbeille* delle monete degli Stati appartenenti al Fondo monetario internazionale più importanti per il commercio internazionale, tutte caratterizzate da un proprio valore in oro (...). Dal 1° gennaio 1981 la *corbeille* fu ristretta ai 5 membri del Fondo Monetario internazionale risultati nel periodo 1975-79 i maggiori esportatori: 42% al dollaro USA; 19% al marco tedesco; 13% ciascuno al franco francese, sterlina inglese e yen (il 1° gennaio 1986 i coefficienti di ponderazione delle unità monetarie furono lievemente modificati, assegnandosi allo yen il 15% ed abbassando franco e sterlina al 12%). Nel 1876 il Congresso USA varò una legge per rendere esecutivo il nuovo accordo revocando, a far tempo dal 1° aprile 1978, il *Par Value Modification Act*".

2. il **Protocollo Aggiuntivo di Montreal N. 2 (MAP2)** è stato ad oggi ratificato solamente da 25 Stati. L'*art. II*, che rimpiazza l'*art. 22* della Convenzione di Varsavia come emendata dal Protocollo dell'Aja, stabilisce che la responsabilità del vettore sia limitata come segue:

- passeggeri/morte o lesioni	16.600 diritti speciali di prelievo;
- bagaglio registrato/merci	17 diritti speciali di prelievo per Kg;
- bagaglio non registrato	332 diritti speciali di prelievo;

3. il **Protocollo Aggiuntivo di Montreal N. 3 (MAP3)** è stato ad oggi ratificato solamente da 19 Stati. L'*art. II*, che rimpiazza l'*art. 22* della Convenzione di Varsavia come emendata dal Protocollo dell'Aja e dal Protocollo di Guatemala, stabilisce che la responsabilità del vettore sia limitata come segue:

- passeggeri/morte o lesioni	100.000 diritti speciali di prelievo;
- passeggeri/ritardo	4.150 diritti speciali di prelievo per Kg;
- bagaglio registrato-altri oggetti	1.000 diritti speciali di prelievo;
- merci	17 diritti speciali di prelievo per kg.

4. Il **Protocollo Aggiuntivo di Montreal N. 4 (MAP4)** è stato ad oggi ratificato solamente da 21 Stati.

L'*Italia* ha firmato i quattro protocolli il 15 maggio 1978 e li ha successivamente ratificati il 2 aprile 1985⁹⁷. Il nostro paese ha

⁹⁷ Per lo stato delle ratifiche si rinvia a GIEMULLA-SCHMID-EHLERS, *op. cit.*, 1-9/12 ANNEX.

inoltre recepito, con la legge 26 marzo 1983, n. 84 le disposizioni contenute nei Protocolli sopra esaminati sostituendo i franchi oro con i diritti speciali di prelievo, nel seguente modo:

	[Varsavia]		[Varsavia/Haja]	
	franchi oro	DSP	franchi oro	DSP
Passeggeri	125.000	8.300	250.000	16.600
Bagaglio reg./merci	250	17/Kg.	250	17/Kg.
Bagaglio non registrato	5.000	332	5.000	332

La legge stabilisce altresì all'art. 3 come la *conversione* dei suddetti limiti *in lire italiane* debba essere effettuata applicando la parità ufficiale fissata dal Fondo Monetario Internazionale al momento del giudizio⁹⁸.

La sentenza n. 132/1985 della Corte Costituzionale.

Il 6 maggio 1985 la Corte Costituzionale, con la sentenza n. 132, ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell'art. 1 della legge 19 maggio 1932, n. 841 e dell'art. 2 della legge 3 dicembre 1962, n. 1832, nella parte in cui queste norme hanno dato esecuzione all'art. 22 (1) della Convenzione di Varsavia come emendato dall'art. XI del Protocollo dell'Aja⁹⁹.

Questa sentenza - altresì nota a livello internazionale come **Coccia v. Turkish Airlines** - evidenzia come la limitazione di responsabilità del vettore possa trovare giustificazione solo qualora

⁹⁸ Così anche T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 651 e ss.; B. PAGNANELLI-A. AZZANO, *op. cit.*, p. 768-769.

⁹⁹ V. T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 653 e ss. e "La responsabilità del vettore aereo internazionale dal punto di vista italiano, *Dir. trasp.*, 1989, p. 7-28; B. BERTUCCI, *op. cit.*, p. 58; E. FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte Costituzionale*, in *Dir. Mar.*, 1985, p. 752 e ss.; B. PAGNANELLI-A. AZZANO, *op. cit.*, p. 769-770; SHAWCROSS & BEAUMONT, *op. cit.*, VII/175-184.

esistano garanzie di certezza o di adeguatezza del risarcimento del danno. La Corte - rilevando come la disciplina presa in esame non corrisponda più agli originali intenti della Convenzione di Varsavia - ha quindi ritenuto insanabile il contrasto con l'art. 2 della Costituzione ritenendo al contempo assorbita ogni residua questione di costituzionalità in relazione agli artt. 3 e 32 della Costituzione. La Corte Costituzionale ha quindi concluso affermando che *“la limitazione della responsabilità del vettore si appalesa giustificata solo in quanto siano al tempo stesso predisposte adeguate garanzie di certezza od adeguatezza per il ristoro del danno. Questo requisito è, dunque, ormai considerato irrinunciabile nella cerchia dei soggetti che concorrono alla produzione della disciplina uniforme del trasporto aereo; esso deve allora, secondo i criteri sopra posti, risultare soddisfatto anche ai fini della presente decisione. La scelta dei mezzi meglio adatti allo scopo è rimessa, beninteso, alla determinazione delle competenti fonti normative. Nella specie, però, difetta del tutto la tutela del danneggiato che poteva, e doveva, comunque esser prevista. La disciplina censurata, come si è detto, non è più sorretta dalle ragioni sottostanti all'originario assetto della Convenzione di Varsavia, e non è, d'altra parte, compensata, o accompagnata, da alcuna misura del tipo dianzi ricordato, in punto di salvaguardia della pretesa risarcitoria. Nei termini in cui essa è configurata, la norma che di fronte alle lesioni corporee - addirittura, come qui accade, di fronte alla perdita della vita umana - esclude il ristoro integrale del danno non è assistita da un idoneo titolo giustificativo. Occorre quindi concludere che essa lede la garanzia eretta dall'art. 2 della Costituzione a presidio inviolabile della persona. Con ciò resta assorbito ogni residuo profilo della questione”*.

Come giustamente si osserva in dottrina¹⁰⁰, “la Corte Costituzionale non ha in definitiva ritenuto illegittima la determinazione di un limite per la responsabilità del vettore, bensì ha ritenuto che quel certo limite fosse troppo basso, tale da potersi considerare lesivo della stessa dignità umana. Pur considerando giustificata la limitazione della responsabilità del vettore, essa ha stabilito che il risarcimento deve es-

¹⁰⁰ T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, p. 660.

sere adeguato e certo. L'adeguatezza si ottiene elevando ragionevolmente il limite e prevedendo un suo aggiornamento in ragione del deprezzamento monetario; la certezza si ottiene mediante una idonea copertura assicurativa"¹⁰¹.

La legge n. 274/1988.

La legge 7 luglio 1988, n. 274 è intervenuta quindi per porre rimedio alla situazione creatasi a seguito della citata sentenza della Corte Costituzionale.

L'art. 1 prevede che ai sensi della presente legge:

- a) il termine *convenzione* indica la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, resa esecutiva in Italia con la legge 19 maggio 1932, n. 841;
- b) il termine *protocollo* indica il Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, reso esecutivo con la legge 3 dicembre 1962, n. 1832;

¹⁰¹ Come si rileva nella richiamata sentenza "questo collegio è chiamato in definitiva ad esaminare come si conciliano le confliggenti istanze del vettore e del danneggiato. Si può intanto precisare che l'aver comunque sancito un limite della responsabilità del vettore non basta ad integrare la prospettata ipotesi di illegittimità costituzionale, sebbene importi una deroga al principio del risarcimento integrale del danno; principio che, in stretta connessione con l'altro della responsabilità colpevole, informa la disposizione dettata in via generale, per quanto qui interessa, dall'art. 1681 del codice civile, sotto il capo del contratto di trasporto. Ma tale rilievo non esaurisce l'indagine rimessa alla Corte. Occorre vedere, più da vicino, se la limitazione dell'obbligo risarcitorio sia giustificata dallo stesso contesto normativo in cui essa si colloca, nel senso che la denunciata disciplina pattizia riesca a comporre gli interessi del vettore con un sistema di ristoro del danno non lesivo della norma costituzionale di raffronto. L'esigenza di tutela del danneggiato, che qui viene in considerazione, va peraltro puntualizzata, tenendo conto delle ragioni che hanno ispirato il regime della responsabilità in sede internazionale e ne hanno promosso l'evoluzione. È allora, in questa prospettiva, che risulta quale assetto della limitazione del risarcimento possa soddisfare gli estremi della compatibilità con l'art. 2 della Costituzione. Ad avviso della Corte, deve trattarsi di una soluzione normativa atta ad assicurare l'equilibrato componimento degli interessi in giuoco; e dunque, per un verso sostenuta dalla necessità di non comprimere indebitamente la sfera di iniziativa del vettore, per l'altro congegnata secondo criteri che, in ordine all'imputazione della responsabilità o alla determinazione della consistenza del limite in discorso, comportano idonee e specifiche salvaguardie del diritto fatto valere da chi subisce il danno".

- c) per *trasporto aereo internazionale* si intende quello definito all'art. 1 della convenzione come modificato dall'art. 1 del protocollo.

L'art. 2 dispone che:

- “1. Nel trasporto aereo internazionale di persone, compiuto da *vettori italiani o stranieri*, come nel caso che in base al contratto sia previsto soltanto lo scalo in territorio italiano, il vettore potrà beneficiare della limitazione di responsabilità secondo il regime disposto dalla convenzione, come modificato dal protocollo, a condizione che:
- a) avvalendosi della facoltà prevista dall'*art. 22, alinea 1*, della convenzione, abbia stabilito nelle sue condizioni generali di trasporto ovvero, per i voli non di linea, sia fissato nelle rispettive autorizzazioni o licenze, a seconda dei casi, un limite di risarcimento per morte o lesione personale *almeno pari*, per ciascun passeggero, *a centomila diritti speciali di prelievo* quali definiti dal Fondo Monetario Internazionale, convertibili in valuta nazionale, applicando la parità fissata dallo stesso Fondo Monetario Internazionale;
 - b) abbia assicurato la propria responsabilità civile per il danno da morte o lesione personale del passeggero, in conformità all'art. 3.
2. Le disposizioni del presente articolo si applicano ai vettori italiani anche per i trasporti aerei che non abbiano origine, destinazione o scalo in territorio nazionale.
3. La disposizione di cui al comma 1, lettera a), è emanata in attesa della entrata in vigore del Protocollo aggiuntivo n. 3, adottato a Montreal il 25 settembre 1975, di cui alla L. 6 febbraio 1981 n. 43.”

Novità interessante è quella contenuta nella norma di cui all'art. 3, che prevede che “*nei trasporti aerei internazionali di persone, indicati nell'art. 2, il vettore dovrà provvedere a stipulare,*

con idonea impresa assicuratrice, contratto di assicurazione a copertura della propria responsabilità civile per danni da morte o lesione personale del passeggero per massimale almeno pari, per ciascun passeggero, a centomila diritti speciali di prelievo quali definiti dalla lettera a) dell'art. 2."

L'idoneità della compagnia di assicurazione è data dalla certificazione di solvibilità fatta, in Italia, dall'*ISVAP* (Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo) o, per gli altri Paesi, da *"una pubblica autorità dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile o dello Stato in cui l'impresa assicuratrice ha la propria sede principale"*.

Qualora non sia possibile ottenere detta certificazione di solvibilità, *"l'impresa assicuratrice è giudicata idonea se è riassicurata per i rischi ed il massimale di cui al comma 1"*.

In caso di assenza o di inadeguatezza della prevista copertura assicurativa, l'aeromobile non può circolare in Italia. A questo riguardo *"il Ministero dei Trasporti potrà chiedere in ogni momento al vettore aereo di dimostrare l'esistenza di assicurazione a copertura della responsabilità civile per danni subiti dal passeggero secondo quanto sopra previsto. In caso di inosservanza della prescrizione di cui sopra, il Ministero dei Trasporti adotterà i provvedimenti previsti dalla L. 11 dicembre 1980, n. 862, e relativi decreti ministeriali di attuazione, per l'inadempimento di obblighi gravanti sull'esercente italiano o straniero di servizi di trasporto di linea o non di linea"*.

Le aerolinee giapponesi e la rinuncia alla limitazione di responsabilità.

Le aerolinee giapponesi, con effetto dal 20 novembre 1992, hanno modificato le proprie condizioni generali di trasporto al fine di rinunciare ai limiti previsti, in relazione alla responsabilità di cui all'art. 17, dall'art. 22 della Convenzione di Varsavia come emendata dal Protocollo dell'Aja e dall'Accordo di Montreal del 1966. La decisione è stata presa a causa dell'enorme disparità di trattamento nell'applicare i limiti di cui sopra rispetto a risarcimenti ormai da

tempo riconosciuti in Giappone e sulla base della constatazione che l'eventuale entrata in vigore del Protocollo di Montreal del 1975 non potrebbe comunque eliminare detta disparità¹⁰².

Sulla scorta di siffatte considerazioni, le aerolinee giapponesi - utilizzando lo strumento offerto dall'art. 22 (1) della Convenzione di Varsavia - hanno rinunciato ai limiti previsti dalla Convenzione stessa, come emendata dal Protocollo dell'Aja, nonché quelli di cui al CAB 18900 relativamente alla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di persone per lesioni o morte causate al passeggero di cui alla fattispecie regolata dall'art. 17.

Le aerolinee giapponesi hanno altresì deciso di non avvalersi delle difese di cui all'art. 20 della Convenzione in relazione ai danni non eccedenti 100.000 diritti speciali di prelievo mantenendo la possibilità di difendersi per i reclami superiori a detto importo.

Per raggiungere un simile scopo i giapponesi si sono avvalsi - come già detto - della possibilità offerta dal primo comma dell'art. 22 della Convenzione (che prevede, ricordiamo, la facoltà per il passeggero di fissare un limite più elevato mediante la conclusione di un contratto speciale con il vettore) modificando di conseguenza le esistenti condizioni generali di trasporto. Se quindi la Convenzione ha previsto una simile opportunità, non si vede perché - hanno ritenuto i giapponesi - non sia addirittura possibile per il vettore abbandonare qualsivoglia limite.

¹⁰² Cfr. B. BERTUCCI, *op. cit.*, p. 57 e ss.; H. CAPLAN, *The rising Sun - A light from the East illuminates the world*, 12 *Lloyd's Aviation Law* 5, 1993; KOICHI ABE, *The so-called Japanese initiative: Japanese airlines' abolition of liability limits for personal injury or death in international carriage by air*, 12 *Lloyd's Aviation Law* 12, 1993; S. GATES, *Does the Japanese Initiative provide the basis for a new liability regime for international air transportation*, relazione tenuta in occasione de "The 7th International Aviation Law Seminar", Hawaii, 3-7 ottobre 1993 e in, *Japanese solution - Is it an international answer*, 12 *Lloyd's Aviation Law* 8, 1993; P. J. MAGEE, *Some Thought on the Japanese Initiative and the future of Montreal Protocols 3 and 4*, *The 7th Int. Av. Law Seminar*, cit.; P. MARTIN, *Japanese Airlines - Looking Forward Rather Than Back*, 11 *Lloyd's Aviation Law* 22, 1992; T. MERCER, *Unlimited liability to passengers: the "Japanese Initiative" and its consequences or "with the Warsaw System?"*, relazione tenuta in occasione della conferenza di Hobart organizzata dall'Aviation Law Association of Australia and New Zealand Inc. il 10-13 ottobre 1993; G.N. TOMPKINS JR, *Talks given to The Insurance Institute of London*, 4 marzo 1993.

Il testo modificato delle condizioni generali di trasporto recita:

“The (nome dell’aerolinea) agrees in accordance with article 22 (1) of the Convention (...)

- (i) the (nome dell’aerolinea) shall not apply the applicable limit of liability based on Article 22 (1) of the said Convention or said Convention as amended by said Protocol in defense of any claim arising out of the death, wounding or other bodily injury of a passenger within the meaning of Article 17 of said Convention as amended by said Protocol. Except as provided in paragraph (ii) below, the (nome dell’aerolinea) does not waive any defense to such claims as is available under Article 20 (1) of said Convention or said Convention as amended by said Protocol or any other applicable law.*
- (ii) The (nome dell’aerolinea) shall not, with respect to any claim arising out of death, wounding or other bodily injury of a passenger within the meaning of Article 17 of said Convention or said Convention as amended by said Protocol, avail itself on any defense under Article 20 (1) of said Convention or said Convention as amended by said Protocol up to the sum of 100,000 S.D.R. exclusive of the costs of the action including lawyer’s fees which the court finds reasonable”.*

La richiesta di modifica delle esistenti condizioni generali di trasporto è stata approvata dal Ministro dei Trasporti giapponese il 16 novembre 1992 e le nuove condizioni generali di trasporto sono entrate in vigore il 20 novembre dello stesso anno. Successivamente, il 30 dicembre 1992 il Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti ha dato, di fatto, la sua approvazione alla rinuncia ritenendola *“consistent with the public interest”* quando ha autorizzato l’esonero

per la compagnia *All Nippon Airways* dall'osservanza delle previsioni di cui all'Accordo di Montreal.

Le Raccomandazioni dell'ECAC (European Civil Aviation Conference).

Com'è noto, l'ECAC (CEAC) è un organismo i cui membri sono i Direttori Generali dell'Aviazione Civile dei Paesi europei. Ad oggi, ben 32 Paesi sono rappresentati in seno all'ECAC¹⁰³.

Al termine di uno studio effettuato dal *Working Group on Intra-European Air Transport Policy* (EURPOL), in occasione della Sedicesima Sessione Plenaria Triennale¹⁰⁴ tenutasi a Strasburgo il 22-24 giugno 1994 - l'ECAC ha formalmente adottato una Raccomandazione per gli Stati Membri volta ad incoraggiare le aerolinee ad adottare volontariamente un limite di responsabilità di 250.000 diritti speciali di prelievo per il caso di lesioni o morte del passeggero nel trasporto internazionale di persone.

La Raccomandazione è composta di tre parti: la prima definisce lo scopo della Raccomandazione, la seconda si rivolge agli Stati Membri e la terza alle aerolinee ed alle loro associazioni, in particolare:

“(omissis)

PART II Recommendation to the ECAC Member States

4. *The ECAC Member States are urged to update certain elements of the international air carrier liability system.*

To this end, they are called upon:

4.1. *To encourage any air carrier licensed by them, or under their supervision or control, to establish an intercarrier agreement with the recommended basic elements, as set*

¹⁰³ Cfr. B. BERTUCCI, *op. cit.*, p. 61 e ss.; G. MASTRANDREA, *op. cit.*, p. 367 e ss. e in, *Iniziative europee per l'adeguamento dei limiti risarcitori nel trasporto aereo di persone*, intervento al Convegno di Modena sul tema “Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti” del 2-3 aprile 1993, p. 283-288;

¹⁰⁴ Cfr. ECAC/16-Report, p. 55-59.

forth in Part III, within one year of the adoption of the recommendation;

4.2 To undertake, if necessary, joint efforts to implement the recommended basic elements in a statutory, regulatory or other binding manner;

4.3 To urge other international institutions to update certain elements of the international air carrier liability system in such a way as to be binding under the law of international treaties, taking into account the recommended basic elements;

4.4 To encourage carriers from third States which have a point of origin, point of destination or agreed stopping place within the territory of an ECAC Member State to also participate in the intercarrier agreement.

PART III Recommendation to the air carriers and their associations

5.1 The air carriers and their associations are called upon to update certain elements of the existing international air carrier liability system by means of an inter-carrier Agreement, and to incorporate the provisions of the latter in their General Conditions of Carriage, as well as to inform the travelling public in the appropriate form.

5.2 The inter-carrier Agreement should comprise at least the following basic elements:

5.2.1. The carrier shall pay compensation to the passenger, or those entitled to compensation, for death or injury under the applicable law;

5.2.2. The liability limit for damage in the case of death or injury shall be at least 250,000 special drawing rights per passenger;

5.2.3. The liability limit shall be reviewed not later than three years after the entering into force of the inter-carrier Agreement, and subsequently every three years;

5.2.4. *The passenger who has suffered the damage, or those entitled to compensation, shall receive the uncontested part of the claim as soon as possible, and at the latest within three months of the claim being made;*

5.2.5. *The passenger who has suffered the damage, or those dependants entitled to compensation, shall receive a lump sum from the carrier within ten days of the event during which the damage occurred; the lump sum shall be up to 5 per cent of the liability limit according to the injury incurred and up to 10 per cent in the case of death; the lump sum may be offset against any subsequent sums paid on the basis of carrier liability but it is not returnable under any circumstances.*

5.3. *Carriers party to this inter-carrier Agreement shall notify their accession and withdrawal to their Civil Aviation Authorities and ECAC”.*

Il “Position Statement” dell’International Chamber of Commerce in tema di “current airline and insurance industry practice in the settlement of liability claims to compensate passenger victims in air transport”.

L’*International Chamber of Commerce* (ICC) ha partecipato attivamente - come anche l’*International Union of Aviation Insurers* (IUAI) - ai lavori della Commissione Trasporti dell’Unione Europea ed a quelli dell’ECAC. In particolare, l’ICC - al termine di uno studio effettuato da una speciale *working party* (*Working Party on Air Law & Commission on Insurance*) - il 23 giugno 1995 ha formalmente adottato un “*Position Statement*” in tema di “*Current airlines and insurance practice in the settlement of liability claims to compensate passenger victims in air transport*”¹⁰⁵.

Con questo “*statement*” l’ICC ha prodotto una serie di osservazioni da presentare all’ECAC in relazione alla raccomandazione

¹⁰⁵ V. vol. II, parte I, p. 244 e ss.

adottata nel giugno 1994 e da utilizzarsi in occasione della Conferenza di Washington del giugno 1995 organizzata dalla IATA (di cui si tratterà oltre).

Lo *statement* - che, prima della sua formale adozione, era stato ufficialmente approvato dalla “*Commission on Air Transport*” in occasione della riunione di Parigi del 5 maggio 1995 - è stato presentato alla decima riunione del “*Working Group II on Intra-European Air Transport Policy - EURPOL IP*” tenutasi a Parigi il 31 maggio-1 giugno 1995¹⁰⁶. Nel corso della presentazione l’*International Chamber of Commerce* ha criticato la decisione dell’ECAC di disciplinare con la Raccomandazione anche gli aspetti pratici della liquidazione dei danni disponendo limiti temporali al pagamento delle cosiddette “*undisputed parts of claims*” e delle “*lump sums*” ritenendo detti limiti assolutamente inapplicabili da un punto di vista pratico. L’ICC ha peraltro evidenziato come il vero problema, ben noto a tutti, è quello di intervenire sul *quantum* del limite risarcitorio che è la sola causa dei lunghi contenziosi che spesso si verificano a seguito di sinistri aeronautici¹⁰⁷.

La “IATA Washington, D.C. Conference” del 19-23 giugno 1995 ed il progetto di un “Intercarrier Agreement on passenger liability”.

Il 24 settembre 1993 la IATA ha avanzato formale richiesta al *Department of Transport* (DoT) degli Stati Uniti al fine di ottenere l’*anti-trust immunity* in relazione ad “*intercarrier discussions concerning the limits and conditions of passenger liability established by the Warsaw Convention*”. La IATA - nella sua richiesta - ha ribadito la necessità di “*interim passenger liability rules that are adequate to current day standards of compensation*” in attesa dell’entrata in vigore dei Protocolli di Montreal n. 1 e n. 3. Viene

¹⁰⁶ V. allegato *EURPOL-II/10-WP/2* del 22 maggio 1995, vol. II, parte I, p. 248 e ss.; cfr. B. BERTUCCI, *op. cit.*, p. 65 e ss.

¹⁰⁷ Per un ulteriore approfondimento si veda l’allegato documento *N. 310/121-1/5 Rev. 4*, vol. II, parte I, p. 244 e ss.

altresì evidenziato come l'attuale regime in vigore negli Stati Uniti (CAB 18900) preveda un limite di 75.000 dollari per il caso di morte o lesione al passeggero e che detto limite - se adeguatamente rivalutato tenendo conto dell'inflazione - dovrebbe essere superiore ai 300.000 dollari. Nonostante ciò, l'adesione al CAB 18900 continua ad essere oggi per le aerolinee una condizione essenziale per poter operare da/verso gli Stati Uniti. La IATA ritiene pertanto indispensabile per le parti contraenti dell'Accordo di Montreal un aggiornamento dello stesso. Questo aggiornamento potrebbe tuttavia comportare non soltanto delle modifiche ma, addirittura, la soppressione dello stesso ed il relativo rimpiazzo con un nuovo *Agreement*.

Il 22 febbraio 1995¹⁰⁸ il DoFT ha finalmente reso nota la sua decisione di autorizzare la IATA ad organizzare la conferenza nella speranza che *"the discussions proposed by IATA may bring about an interim solution that will serve either until Montreal Protocols 3 and 4 are ratified and enter into force, or until negotiation and entry into force of a new Convention meeting all U.S. requirements"*. Nel documento di autorizzazione, il DoFT osserva come non esistano al momento ragionevoli alternative all'iniziativa della IATA ribadendo tuttavia che la migliore soluzione sarebbe quella di un accordo internazionale *"such as the Montreal Protocol"* e la predisposizione di un *"Supplementary Compensation Plan"*. Il DoFT constata peraltro, a questo riguardo, come questa soluzione si sia rivelata ad oggi complessa e di difficile attuazione pratica.

Alla richiesta avanzata dalla IATA di ottenere un'autorizzazione *"incondizionata"* il DoFT ha ribadito nei seguenti termini:

"We will not impose conditions other than those that we consider standard and which we have set below. (...) Specifically, we would expect that any agreement reached by the carriers would be consistent with the following guidelines: first, with regard to passenger claims arising from international journeys ticketed in

¹⁰⁸ US DoFT Docket 49152 del 22 febbraio 1995.

the United States, passengers would be entitled to prompt and complete compensation on a strict liability basis with no per passenger limits and with measures of damages consistent with those available in cases arising in U.S. domestic air transportation; second, this coverage should be extended to U.S. citizens and permanent residents travelling internationally on tickets not issued in the United States”.

Il riferimento ad una “*strict liability basis*”, si noti, ha per oggetto l’auspicato abbandono delle difese di cui all’art. 20 della Convenzione di Varsavia.

Il Dipartimento dei Trasporti americano ha pertanto approvato la richiesta della IATA di immunità in relazione alla legge anti-trust di cui alla “*Section 41308, Title 49 of the United States Code*” garantendo altresì detta immunità per un periodo di 120 giorni a decorrere dalla data dell’autorizzazione.

In particolare:

2. “(...) *The Department exempts persons participating in the discussions approved by this order from the operation of the antitrust laws under section 41309 of Title 49 of the United States Code;*

3. *The Department’s approval is subject to the following conditions:*

(a) *Advance notice of any meeting shall be given to all identifiably interested U.S. air carriers and foreign air carriers, as well as to the Department of Transportation and the Department of Justice;*

(b) *Representatives of the entities listed in subparagraph (a) above shall be permitted to attend all meetings authorized by this order;*

(c) *IATA shall file within 14 days with the Department a report of each meeting held including inter alia the date, place, attendance, a copy of any infor-*

mation submitted to the meeting by any participant, and a summary of the discussions and any proposed agreements;

(d) Any agreement reached must be submitted to the Department for approval and must be approved before its implementation;

(e) Attendees at such meetings must not discuss rates, fares or capacity, except to the extent necessary to discuss ticket price additions reflecting the cost of any passenger compensation plan;

(f) The Department shall retain jurisdiction over the discussions to take such further action at any time, without a hearing, as it may deem appropriate; and

(g) Any meetings authorized by this order shall be held in the metropolitan Washington, D.C. area (...)"

Sulla base di siffatta autorizzazione, la IATA ha quindi indetto una conferenza che si è tenuta a Washington, D.C. dal 19 al 23 giugno 1995 ed alla quale hanno preso parte i rappresentanti di 67 aerolinee, di 6 associazioni di aerolinee regionali nonché - in qualità di osservatori - i delegati dell'ICAO, dell'ECAC, dell'Unione Europea e del Governo degli Stati Uniti.

Alla fine dei lavori, i partecipanti hanno concluso che il sistema di Varsavia debba essere preservato auspicando peraltro un urgente aggiornamento dei limiti di responsabilità nei confronti dei passeggeri.

A tal fine, la Conferenza ha raccomandato che le aerolinee adottino, prima possibile, le seguenti misure:

1. un limite risarcitorio pari a 250.000 diritti speciali di prelievo
2. periodici aggiornamenti che possano ristabilire l'originario valore di detto limite a seguito di svalutazioni causate dall'inflazione;
3. procedure di liquidazione di "*up front payments*" sulla base delle usanze locali e delle leggi applicabili;
4. mantenimento delle difese di cui all'art. 21 del Sistema di Varsavia;

5. ove le circostanze lo richiedano, una rinuncia alle difese di cui all'art. 20 fino al limite di 250.000 diritti speciali di prelievo;
6. ove le circostanze lo richiedano, la liquidazione dei danni in eccesso al suddetto limite ed il risarcimento dell'intero danno sulla base delle leggi applicabili

In sede di Conferenza è stato quindi concordato di creare due gruppi di lavoro al fine di approfondire le modalità di incremento dei limiti di responsabilità e gli aspetti assicurativi ad esse collegati. È stato altresì previsto che la segreteria della IATA congiuntamente al *Legal Advisory Group* predisponga la bozza di un possibile *inter-carrier Agreement* entro il 31 agosto 1995.

Essendo spirati i 120 giorni di immunità il 6 luglio 1995, su espressa richiesta della IATA e sulla base degli esiti della Conferenza di Washington, il Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti ha autorizzato la IATA a procedere nei suoi lavori garantendo l'*anti-trust immunity* fino al 31 dicembre 1995. Il DoT ha inoltre autorizzato la IATA a riunirsi in sedi diverse da Washington, D.C. a condizione che un rappresentante di un'aerolinea americana prenda parte a ciascun gruppo di lavoro in modo da garantire che gli interessi del governo americano siano adeguatamente tutelati.

Il 10 agosto 1995, la IATA ha informato il mercato degli assicuratori aeronautici in merito ai risultati della conferenza di Washington, D.C. mediante uno *statement* del quale si riassumono brevemente i contenuti.

A seguito della Conferenza di giugno, i due gruppi di lavoro ("*on the impact on airlines of increased liability limits*" e "*on a means to provide unlimited liability for US passengers*") si sono riuniti congiuntamente a Londra, il 26-27 luglio, e a Washington, il 7-8 agosto 1995.

Nel corso del primo incontro è stato convenuto che l'aumento del limite non potrà essere comunque inferiore a 250.000 diritti speciali di prelievo e gran parte del lavoro è stato dedicato ai problemi delle medio-piccole aerolinee in rapporto all'incremento del limite risarcitorio e dei relativi costi assicurativi. Inoltre, nel corso di

detta riunione sono stati discussi e ricercati gli strumenti più adeguati per poter abbandonare la limitazione di responsabilità nei voli internazionali da/per gli Stati Uniti. A questo riguardo, l'idea di un *Supplemental Compensation Plan* è stata ritenuta di difficile attuazione. Su queste basi, i componenti dei gruppi di lavoro hanno modificato gli originali obiettivi concentrando la loro attenzione su una più semplice soluzione basata sull'assicurazione (possibilmente sostenuta dai passeggeri stessi) e sulla responsabilità illimitata in eccesso ai 250.000 diritti speciali di prelievo. Le conclusioni cui i due gruppi di lavoro sono pervenuti al termine del primo incontro sono in sostanza le seguenti¹⁰⁹:

1. *A world-wide minimum SDR 250,000 liability limit effected by conditions of carriage and applicable tariffs.*
2. *For the US (and possibly applicable elsewhere as requirements may dictate), unlimited liability through individual insurance or a "pooled" policy negotiated on behalf of carriers, with a deductible of SDR 250,000 to be covered by individual airline policies.*
3. *The "pooled" coverage to be set out in individual policies taken out by each participating carrier, common rated on a per capita basis (e.g. USD 2,00 per passenger).*

Sono state quindi espresse le seguenti riserve in relazione a:

1. *the acceptability of providing unlimited liability under a "strict liability regime";*
2. *the adverse cost consequences of seeking "pooled" coverage for beyond SDR 250,000, and thus splitting the benefits of the current unitary insurance policy approach.*

Nel corso del successivo incontro di Washington, D.C., i due gruppi di lavoro hanno esaminato la possibilità di sviluppare un si-

¹⁰⁹ Così la IATA nel suo "Statement to Aviation Insurance Markets on IATA Airline Liability Conference Results", 10 agosto 1995.

stema uniforme applicabile in tutto il mondo da mettere in pratica mediante la modifica delle Condizioni Generali di Trasporto in ottemperanza ad un nuovo *inter-carrier Agreement* che prenda il posto dell'Accordo di Montreal del 1966.

Alla conclusione dei lavori, i partecipanti hanno convenuto di raccomandare un nuovo "*Intercarrier Agreement*" che preveda:

1. ***One universal approach*** in place to the projected two-tier regime (this would obviate the need to address the specific concerns of the US, the EU, Australia and Japan through "add on" on separate mechanism).
2. ***"Unspecified limits"*** for full compensatory damages, with no fixed liability figure as in Warsaw/Hague/Montreal Agreement (avoiding - (i) setting a "target" for litigation (ii) efforts directed to breaking limits under the "wilful misconduct" provision, and (iii) the need for periodic increases to the limit, which could well lead to increases in premiums).
3. A stipulation that compensation would be paid in accordance with ***the law of the domicile*** of the victim (particularly benefiting airlines from developing countries by ensuring significantly lower risk exposure).
4. ***No explicit waiver*** by carriers of their defences under Warsaw/Hague (but acknowledging the possibility that they may be waived in whole or in part, either voluntarily or as required by government).
5. ***No mandatory "up front" payments*** to victims (rather leaving this to individual airlines).
6. Securing of ***widespread implementation*** of the Agreement by means of signatories requiring adhesion or respect for its terms from interline partners.
7. ***The Agreement to be put into effect by 31 October 1996***, i.e. within one year of the 1995 IATA Annual General Meeting (taking into account the need to provide time for the amendment of liability coverage on carriers' respective insurance renewal dates).

La bozza del nuovo *Agreement* è al momento allo studio della Segreteria della IATA e, con ogni probabilità, verrà ufficialmente presentata in sede di *Annual General Meeting* nell'ottobre del 1995.

Prendendo ora in esame gli aspetti relativi all'assicurazione della responsabilità vettoriale verso i passeggeri ricordiamo come il capitolato di polizza in uso nel mercato italiano escluda espressamente da questa copertura il rischio aerolinee (esercizio di linee aeree regolari). Come già evidenziato, l'assicurazione delle aerolinee viene effettuata mediante polizze costruite *ad hoc* sul particolare rischio da coprire.

Al fine del presente studio verranno pertanto esaminate, separatamente, la polizza base, relativa all'aviazione generale, e le condizioni che di norma fanno parte integrante delle polizze di assicurazione delle aerolinee.

B.4a *L'aviazione generale.*

B.4a-1 *Descrizione del rischio*¹¹⁰.

L'assicurazione opera, nei termini previsti nelle Condizioni Particolari, per i danni alla persona subiti dai passeggeri trasportati sugli aeromobili in uso od eserciti dall'assicurato, dal momento nel quale salgono a bordo degli aeromobili stessi fino al momento in cui ne sono discesi.

B.4a-2 *Assicurazione dei bagagli e degli oggetti personali*¹¹¹.

Con pattuizione speciale l'assicurazione può essere estesa ai danni subiti dai bagagli del passeggero e dagli oggetti in genere che il passeggero conserva presso di sé. Di norma, però, l'assicuratore stabilisce una franchigia a carico dell'assicurato, franchigia entro la quale questo tipo di danni generalmente rientra.

¹¹⁰ V. vol. II, parte I, p. 136, lett. D), art. 1.

¹¹¹ V. vol. II, parte I, p. 136, lett. D), art. 2.

B.4a-3 *Danni esclusi*¹¹².

Oltre alle esclusioni di cui alle Condizioni Generali, l'assicuratore non risponde dei danni:

- a) determinati da dolo dell'assicurato o dei suoi dipendenti e preposti;
- b) derivati da ritardo o da mancata esecuzione del trasporto;
- c) arrecati a persone verso le quali l'assicurato, per il volo durante il quale si è verificato il danno, era tenuto a contrarre assicurazione ai sensi dell'art. 935 del Codice della Navigazione (personale navigante).

B.4a-4 *Deducibilità dell'indennità per infortunio*¹¹³.

Qualora sussista una assicurazione infortuni di volo contratta dallo stesso assicurato, l'assicuratore risponderà per danni alla persona del passeggero, nei limiti dell'eventuale differenza tra il risarcimento dovuto a titolo di responsabilità e l'indennità spettante al danneggiato in base al contratto di assicurazione contro gli infortuni di volo, sia che questo sia stato stipulato a soddisfacimento di obblighi di legge, sia volontariamente.

B.4b *Le aerolinee*.

B.4b-1 *Oggetto dell'assicurazione*.

Di norma l'assicuratore si obbliga a tenere indenne l'assicurato di quanto questo sia obbligato a pagare ai sensi di legge e di contratto di trasporto a titolo di risarcimento (capitale, interessi e spese) di danni involontariamente cagionati ai passeggeri per morte e lesioni personali e per distruzione, danneggiamento o perdita del bagaglio registrato e delle cose che i passeggeri conservano presso di sé in conseguenza di un fatto accidentale¹¹⁴.

¹¹² V. vol. II, parte I, p. 136, lett. D), art. 3.

¹¹³ V. vol. II, parte I, p. 136, lett. D), art. 4.

¹¹⁴ Anche in questo caso, relativamente ai soli bagagli ed agli effetti personali, vengono di norma fissate delle franchigie a carico dell'assicurato.

L'assicurazione vale anche in caso di interruzione del viaggio purché il passeggero, il bagaglio registrato e le altre cose rimangano sotto il controllo della Contraente.

L'assicurazione vale inoltre per i danni materiali alle merci e per lo smarrimento delle stesse comunque verificatisi dal momento in cui le merci stesse sono prese in consegna dalla Contraente o dai suoi agenti o dai successivi vettori fino alla consegna a destinazione.

Contrariamente a quanto previsto dalla polizza italiana utilizzata per l'assicurazione dei rischi di aviazione generale, la garanzia opera infine anche per i danni cagionati dal fatto doloso dei dipendenti o preposti della Contraente.

B.4b-2 Deducibilità dell'indennità per infortunio.

L'assicuratore risponde per i danni alla persona del passeggero nei limiti dell'eventuale differenza tra il risarcimento dovuto a titolo di responsabilità civile e l'indennità allo stesso spettante in base all'assicurazione contro gli infortuni di volo.

B.4b-3 Esclusioni.

L'assicuratore non risponde dei danni:

- a)* verificatisi in occasione di voli effettuati con aeromobili non in regola con le vigenti relative sullo stato di navigabilità, oppure con un numero di passeggeri superiore a quello autorizzato per l'aeromobile medesimo;
- b)* derivanti da ritardo o da mancata esecuzione del trasporto.

B.4b-4 Limiti di responsabilità.

L'assicurazione viene prestata sulla base dei limiti di responsabilità previsti dal Codice della Navigazione come aggiornati dalla legge 16 aprile 1954, n. 202 e dal decreto del Presidente della Repubblica 7 mar-

zo 1987, n. 201, per i viaggi nel territorio nazionale italiano e di quelli previsti dalla Convenzione internazionale stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929, dal Protocollo aggiuntivo dell'Aja del 28 settembre 1955 e dalla legge 7 luglio 1988, n. 274, per i viaggi internazionali.

Qualora, durante il periodo di assicurazione, le norme che disciplinano la responsabilità civile del vettore vengano modificate o sostituite da altre che comportino limiti di responsabilità superiori, per ciascun passeggero, a Lit. 195.000.000 per i viaggi nel territorio nazionale e a 100.000 Diritti Speciali di Prelievo per i viaggi internazionali, tanto la Contraente che l'assicuratore avranno la facoltà di richiedere la revisione dei termini dell'assicurazione.

Le modifiche concordate tra la Contraente e l'assicuratore avranno effetto, salvo accordo contrario, dal momento in cui saranno entrate in vigore le modifiche alle norme nazionali e/o internazionali che avranno motivato la richiesta di revisione delle condizioni. Qualora non fosse possibile raggiungere un accordo tra la Contraente e l'assicuratore sulle modifiche da apportare ai termini dell'assicurazione entro 60 giorni dalla richiesta di revisione, ciascuna parte avrà facoltà di recedere dall'assicurazione con preavviso di 30 giorni.

2. Il mercato internazionale.

Nel Capitolo Primo §2 sono già state esaminate le Sezioni I e IV della polizza AVN. 1A relativamente all'assicurazione degli aeromobili (corpi) ed alle condizioni ed esclusioni applicabili a tutte le sezioni. Verranno quindi prese qui in considerazione solamente le restanti Sezioni II e III rinviando al Capitolo Primo §2 ogni eventuale riferimento alla Sezione IV.

2.1 Section II - Legal Liability to Third Parties (other than passengers).

Coverage.

1. The Underwriters will indemnify the Insured for all sums which the Insured shall become legally liable to pay, and shall pay,

as compensatory damages (including costs awarded against the Insured) in respect of accidental bodily injury (fatal or otherwise) and accidental damage to property caused by the Aircraft or by any person or object falling therefrom¹¹⁵.

Exclusions applicable to this Section only.

2. The Underwriters shall not be liable for claims arising from
 - (i) **[Employees and others]** injury (fatal or otherwise) or loss sustained by any director or employee of the Insured or partner in the Insured's business whilst acting in the course of his employment with or duties for the Insured.
 - (ii) **[Operational Crew]** injury (fatal or otherwise) or loss sustained by any member of the flight, cabin or other crew whilst engaged in the operation of the Aircraft.
 - (iii) **[Passengers]** injury (fatal or otherwise) or loss sustained by any passenger whilst entering, on board, or alighting from the Aircraft.
 - (iv) **[Property]** loss of or damage to any property belonging to or in the care, custody or control of the Insured.
3. **[Noise and Pollution and Other Perils]** The Underwriters shall not be liable for claims directly or indirectly occasioned by happening through or in consequence of:
 - (a) noise (whether audible to the human ear or not), vibration, sonic boom and any phenomena associated therewith,
 - (b) pollution and contamination of any kind whatsoever,

¹¹⁵ Il MARGO osserva come “*such damage or injury could be caused by the aircraft itself, eg. in a mid-air collision, or by objects such as fuel, fertilizer or chemicals being dropped from the aircraft. Damage or injury could also result from noise emanating from an aircraft, and from incidents occurring on the ground such as taxiing accidents, propeller strikes or damage caused by jet blast*”. I danni direttamente o indirettamente provocati da rumore sono generalmente esclusi dalla garanzia. Tuttavia mediante la clausola AVN. 47 del 12 agosto 1970 (*Noise Coverage Policy*) (v. vol. II, parte I, p. 191 e ss.) è possibile estendere la copertura al “*noise*” incluso “*vibration, sonic boom and any phenomena associated herewith*”, *op. cit.*, p. 170 e ss. In merito alla responsabilità del vettore per i danni a terzi sulla superficie si veda anche SHAWCROSS & BEAUMONT, *op. cit.*, p. 115 -147.

(c) electrical and electromagnetic interference,
(d) interference with the use of property;
unless caused by or resulting in a crash fire explosion or collision or a recorded in-flight emergency causing abnormal aircraft operation.
Nothing in this paragraph shall override exclusion 9 of Section IV (A)¹¹⁶.

Limits of Indemnity applicable to this Section.

4. The liability of the Underwriters under this Section shall not exceed the amounts stated in Part 6 II (C) of the Schedule, less any amounts under Part 6 II (B). The Underwriters will defray in addition any legal costs and expenses incurred with their written consent in defending any action which may be brought against the Insured in respect of any claim for compensatory damages covered by this Section, but should the amount paid or awarded in settlement of such claim exceed the limit of indemnity then the liability of the Underwriters in respect of such legal costs and expenses shall be limited to such proportion of the said legal costs and expenses as the limit of indemnity bears to the amount paid for compensatory damages.

2.2 Section III - Legal liability to passengers.

Coverage.

1. The Underwriters will indemnify the Insured in respect of all sums which the Insured shall become legally liable to pay, and shall pay, as compensatory damages (including costs awarded against the Insured) in respect of

(a) accidental bodily injury (fatal or otherwise)¹¹⁷ to passen-

¹¹⁶ Si tratta dell'esclusione relativa ai danni o responsabilità dirette o indirette "caused by or contributed to by or arising from ionising radiations or contamination by radioactivity".

¹¹⁷ È interessante notare le differenze terminologiche di cui alla AVN. 1A (v. vol. II, parte I, p. 165 e ss.) rispetto alla AVN. 20 (*Lloyd's Aircraft Liability Policy - U.S.A.*) (v. vol. II, parte I, p. 182 e ss.) utilizzata negli Stati Uniti. Mentre la prima fa riferimento ad

gers¹¹⁸ whilst entering, on board¹¹⁹, or alighting from the Aircraft and
(b) loss of or damage to baggage and personal articles of passengers arising out of an accident to the Aircraft

Provided always that

(i) [Documentary Precautions] before a passenger boards the Aircraft the Insured shall take such measures as are necessary to exclude or limit liability for claims under (a) and (b) above to the extent permitted by law

(ii) if the measures referred to in proviso (i) above include the issue of a Passenger Ticket/Baggage Check, the same shall be delivered correctly completed to the passenger a reasonable time before the passenger boards the aircraft¹²⁰.

“accidental bodily injuries”, la seconda recita invece: *“To pay on behalf on the Insured all sums which the Insured shall become legally obligated to pay as damages, including damages for care and loss of services, because of bodily injury, sickness or disease, including death at any time resulting therefrom, sustained by any person, and for damages because of injury to or destruction of property, including loss of use thereof, caused by an occurrence and arising out of the ownership, maintenance or use of the aircraft”*. V. anche R. D. MARGO, *op. cit.*, p. 165.

Per *“bodily injury”*, inoltre, si intende ogni evento dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna che produca al passeggero lesioni corporali obiettivamente constatabili, le quali abbiano per conseguenza la morte, un’invalidità permanente o l’inabilità temporanea. È altresì indispensabile che l’evento sia accidentale.

¹¹⁸ Per *“passenger”* si intende la persona trasportata a bordo degli aeromobili eserciti dal vettore assicurato in esecuzione del contratto di trasporto.

¹¹⁹ Di solito le polizze delle aerolinee coprono i danni sofferti dai passeggeri dal momento in cui essi vengono presi in consegna dal vettore fino al momento in cui escono dal suo controllo. Esistono peraltro rari casi in cui viene data copertura a responsabilità derivante da mancato imbarco o ritardo anche se gli assicuratori, in genere, tendono ad evitare simili coperture. In tema di responsabilità del vettore per ritardo si veda anche SHAWCROSS & BEAUMONT, *op. cit.*, VII, p. 189 e ss.

Al fine di delimitare la garanzia ai soli rischi aeronautici, le polizze delle aerolinee vengono integrate con l’AVN. 59 (*Non Aviation Liability Clause*) che prevede l’esclusione dalla garanzia di tutti quei danni che non siano causati da: 1) *occurrences involving aircraft or parts or equipment relating thereto*; 2) *occurrences arising at airport location*; 3) *occurrences arising at any other location in connection with the Insured’s business of transporting passengers or goods by air*; 4) *occurrences arising out of the supply of goods or services to others (i) in connection with the use and/or operation of aircraft; (ii) involved in the air transport industry*. V. vol. II, parte I, p. 203.

¹²⁰ Questa previsione è di solito inserita da parte degli assicuratori al fine di beneficiare delle limitazioni di responsabilità come quelle previste dalla Convenzione di Var-

[Effect of Non-Compliance] *In the event of failure to comply with proviso (i) or (ii) the limit of indemnity by the Underwriters under this section shall not exceed the amount of the legal liability¹²¹, if any, that would have existed had the proviso been complied with.*

Exclusions applicable to this Section only.

2. The Underwriters shall not be liable for injury or loss sustained by any

(i) **[Employees and others]** director or employee of the Insured or partner in the Insured's business whilst acting in the course of his employment with or duties for the Insured.

(ii) **[Operational Crew]** member of the flight, cabin or other crew whilst engaged in the operation of the Aircraft.

savia o dal Protocollo dell'Aja che richiedono espressamente che al passeggero venga rilasciato un biglietto nelle forme appropriate. A questo proposito si osserva che *"In respect of the carriage of passengers a ticket must be delivered containing:*

(a) *an indication of the places of departure and destination;*

(b) *if the places of departure and destination are within the territory of a single high contracting party, one or more agreed stopping places being within the territory of another state, an indication of at least one such stopping place;*

(c) *a notice, generally referred to in practice as 'The Hague notice', to the effect that, if the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage. This ticket, constitutes prima facie evidence of the conclusion and conditions of the contract of carriage".* Così, SHAWCROSS & BEAUMONT, *op. cit.*, VII, 146.

¹²¹ La polizza indica sempre un massimale. Detto massimale è in genere espresso per passeggero e per sinistro. Si rileva a questo riguardo che *"the policy schedule will indicate the maximum limits payable in respect of passenger liability claims. These limits may be expressed as an amount per passenger seat for each accident or occurrence, or an amount per person for any one accident or occurrence, with a maximum aggregate limit per accident or occurrence. Where passenger liability cover is written together with third party liability cover, a combined single limit may be applied which will place a maximum single limit of indemnity on both categories of risk".* Così R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 167.

Limits of indemnity applicable to this Section.

3. The liability of the Underwriters under this Section shall not exceed the amount stated in Part 6 III (C) of the Schedule, less any amounts under Part 6 III (B). The Underwriters will defray in addition any legal costs and expenses incurred with their written consent in defending any action which may be brought against the Insured in respect of any claim for compensatory damages covered by this Section, but should the amount paid or awarded in settlement of such claim exceed the limit of indemnity then the liability of the Underwriters in respect of such legal costs and expenses shall be limited to such proportion of the said legal costs and expenses as the limit of indemnity bears to the amount paid for compensatory damages.

CAPITOLO TERZO

L'ASSICURAZIONE DEL RISCHIO GUERRA. PRINCIPALI CONDIZIONI IN USO NEL MERCATO ITALIANO E NEL MERCATO INTERNAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Premessa.

I cosiddetti “rischi guerra”, di norma esclusi dalle polizze di assicurazione dei rischi ordinari (*aviation hull and liability all risks policies*), trovano copertura in un mercato specializzato meglio noto come “*war risks market*”.

Come visto in precedenza in relazione all'esclusione di questa tipologia di rischi dalla polizza corpi in uso sia nel mercato italiano che in quello internazionale, esistono delle clausole di mercato, quali l'AVN. 48B¹, che di solito formano parte integrante delle polizze di assicurazione delle aerolinee e vengono utilizzate per indicare in modo specifico i rischi esclusi dalla garanzia.

In particolare, la “*War, Hi-jacking and other perils exclusion clause (Aviation)*” o AVN. 48 fu introdotta nel mercato internazionale il 12 novembre 1969, a seguito del raid israeliano a Beirut del 28 dicembre 1968. Dal '68 ad oggi l'AVN. 48 ha subito una serie di aggiornamenti ed adattamenti e l'attuale edizione (AVN. 48B) viene ormai inserita in tutte le polizze *Hull and Liability All Risks*².

¹ V. a questo riguardo vol. II, parte I, p. 197.

² V. anche R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 223 e ss. “Prior to the introduction of this clause, standard aviation policies in the London market contained a clause which excluded loss or damage which occurred as the direct or indirect consequence of war, invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not), civil war, rebellion, revolution, insurrection, military or usurped power, martial law, strikes, riots, civil commotions, confiscation, nationalisation, requisition or destruction or damage to property by or under the order of any government or public or local authority”. Così R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 223.

Dopo aver escluso in linea di principio i rischi guerra dalla garanzia rischi ordinari, il mercato assicurativo internazionale ha però elaborato delle clausole che consentono il cosiddetto “*write back*” ossia la reinclusione di detti rischi (o meglio, di alcuni dei suddetti rischi) nella polizza *Hull and Liability All Risks* a fronte del pagamento di un supplemento, più o meno alto, di premio.

Le clausole in questione sono:

1. l’AVN. 51³ (*Extended Coverage Endorsement - Aircraft Hulls*) del 26 agosto 1971, relativamente all’assicurazione degli aeromobili;
e,
2. l’AVN. 52⁴ (*Extended Coverage Endorsement - Aircraft Liabilities*) sempre del 26 agosto 1971, relativamente alla responsabilità civile.

Per quanto riguarda i rischi che possono essere reinclusi, l’AVN. 51 (corpi) prevede l’estensione di garanzia a:

1. *Strikes, riots, civil commotions or labour disturbances;*
2. *Any malicious act or act of sabotage;*
3. *Hi-jacking or any unlawful seizure or wrongful exercise of control of the aircraft or crew in flight (including any attempt at such seizure or control) made by any person or persons on board the aircraft acting without the consent of the Insured.*

Pertanto:

- al punto 1. vengono reinclusi i rischi di cui alla lettera (c) della AVN. 48B;
- al punto 2. vengono reinclusi i rischi di cui alla lettera (e) della AVN. 48B;
- al punto 3. vengono reinclusi i rischi di cui alla lettera (g) della AVN. 48B.

³ V. vol. II, parte I, p. 199.

⁴ V. vol. II, parte I, p. 199.

Inoltre, imprescindibile condizione per la copertura dei suddetti rischi è che il sinistro non sia altrimenti escluso in base alle previsioni di cui alle lettere (a), (b), (d) ed (f) della AVN. 48B.

Per quanto riguarda invece le reinclusioni di cui all'AVN. 52⁵, tutti i rischi esclusi dall'AVN. 48 eccetto quelli di cui alla lettera (b)⁶ possono essere oggetto di estensione di garanzia.

Viene peraltro espressamente affermato che “*nevertheless, the coverage provided by this Endorsement shall TERMINATE AUTOMATICALLY*

- (a) *upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following States, namely, the United Kingdom, United States of America, France, The Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China.*
- (b) *Provided that if the Aircraft is in the air when such outbreak of war occurs, then the coverage provided by this Endorsement (subject to its terms and conditions and provided not otherwise cancelled, terminated or suspended) will be continued in respect of such Aircraft until the said Aircraft has completed its first landing thereafter”⁷.*

Volendo a questo punto dare copertura a quei rischi comunque esclusi dalle clausole sopra esaminate (ossia relativamente ai rischi di cui alle lettere a), d) ed f) della AVN. 48B), non resta altro che rivolgersi al mercato specializzato nell'assicurazione del rischio guerra ed assimilati (*War Market*)⁸.

⁵ V. vol. II, parte I, p. 199.

⁶ “*Any hostile detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter*”. V. vol. II, parte I, p. 197.

⁷ Così anche R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 224-225.

⁸ V. a questo riguardo anche R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 225. L'Autore evidenzia come il mercato specializzato nei rischi guerra sia, per tradizione, il “*marine market*”. Viene peraltro rilevato che “*however, whilst the majority of full war risks are led in the war (marine) market, it is possible for aviation insurers to write lines on slips relating to hulls in respect of full war risks, and even to lead on those risks*”. Inoltre, “*as observed*

1. La polizza di assicurazione del rischio guerra ed assimilati.

Questo tipo di garanzia viene di norma prestata alle condizioni di cui alla polizza inglese “*Aviation Hull War and Allied Perils Policy*” (LSW. 555B nota anche come RJM Airline 1A)⁹ del novembre 1994. Il *wording* della LSW. 555B è difatti ormai adottato nella assicurazione di gran parte delle aerolinee.

La polizza corpi guerra in uso nel mercato italiano è di solito così composta:

1. le *Definizioni* e le *Condizioni Generali*;
2. le *Condizioni Particolari*:
Sezione A: assicurazione contro i danni agli aeromobili;
Sezione B: assicurazione contro i danni alle parti di ricambio;
3. le *Condizioni Speciali*:
Sezione A: relative a tutte le assicurazioni;
Sezione B: assicurazioni contro i danni agli aeromobili;
Sezione C: assicurazione contro i danni alle parti di ricambio.
4. gli *Allegati*.

Le Condizioni Generali e quelle Particolari sono di base le stesse che troviamo nella polizza rischi ordinari¹⁰ (*Hull All Risks*) esaminata al Capitolo Primo.

Nella Sezione A delle Condizioni Speciali vengono indicati le somme assicurate, gli aeromobili coperti, il limite di indennizzo¹¹, il periodo di polizza, i limiti territoriali¹², le eventuali clausole di

above, in the case of the insurance of aircraft hulls usually only certain of the war risks excluded by AVN. 48B will be written back into a hull all risks policy in the aviation market, while the remainder of these war risks - or full war risks - will be insured in the first instance in the specialist war insurance market”.

⁹ V. vol. II, parte I, p. 219 e ss. Questa clausola ha preso il posto della precedente LSW.555 del luglio 1993.

¹⁰ V. vol. II, parte I, p. 129 e ss.

¹¹ Di solito, la somma delle indennità dovute dall'assicuratore per danni verificatisi durante l'intero periodo di assicurazione non può eccedere l'importo complessivo di USD 500.000.000.

¹² Attualmente la garanzia viene prestata con esclusione dei seguenti paesi: Afghanistan, Angola, Armenia, Azerbaijan, Bosnia Erzegovina, Burundi, Georgia, Haiti, Iraq, Liberia, Libia, Montenegro, Ruanda, Serbia, Somalia, Sudan, Tagilistan, Yemen e Zaire.

manleva nei confronti di terzi (eccezion fatta per i costruttori, i riparatori e i manutentori degli aeromobili assicurati), le inclusioni e le esclusioni di aeromobili, gli eventuali assicurati congiunti ecc.

Nella Sezione B viene indicato l'oggetto dell'assicurazione con lo specifico richiamo alla polizza inglese di cui agli Allegati. La garanzia prestata infatti con questa polizza vale per i rischi di guerra alle condizioni di cui all'allegato testo in lingua inglese "*Aviation Hull War and Allied Perils Policy*" LSW. 555B ed. 11/1994¹³. Di tali condizioni, peraltro, non sono operanti quelle che fossero in contrasto con l'ordinamento giuridico italiano.

In questa Sezione sono altresì riportate le clausole relative alla cancellazione dell'assicurazione¹⁴, alle stime accettate ("*agreed value*").

In particolare è interessante notare la clausola (contenuta sempre in questa Sezione) relativa all'imputazione provvisoria del pagamento dell'indennità in caso di incertezza meglio nota come "*50/50 Provisional Claims Settlement Clause*" (AVS.103 del 12 ottobre 1983)¹⁵. Mediante l'apposizione di questa clausola, viene infatti previsto che - nel caso in cui non si possa stabilire entro 30 giorni dalla data del sinistro se la perdita o il danno siano risarcibili sulla base dell'assicurazione rischi ordinari o sulla base dell'assicurazione rischi guerra - l'assicuratore procederà alla liquidazione del danno ponendo a carico di ciascuna delle due polizze, in via provvisoria, la metà dell'indennità dovuta. L'imputazione definitiva verrà effettuata a

¹³ V. vol. II, parte I, p. 219 e ss.

¹⁴ L'assicuratore può infatti cancellare la polizza in qualsiasi momento con un preavviso di sette giorni. L'assicurazione terminerà comunque automaticamente al verificarsi di una delle cause previste al punto 2 della *Section Five* della LSW. 555B. V. vol. II, parte I, p. 221.

¹⁵ V. vol. II, parte I, p. 213. Il MARGO osserva a questo riguardo come "*the hull all risks and hull war risks insurers will frequently agree, in accordance with the 50/50 Provisional Claims Settlement Clause, that in the event of loss of or damage to an aircraft covered under one or other policy in circumstances where it cannot be resolved within 21 days from the date of occurrence which policy is liable, each group of insurers will advance to the insured 50 per cent of the mutually agreed amount of the claim pending final settlement of the claim*". Entro un anno dal momento in cui questa anticipazione è stata concessa, ambedue i gruppi di assicuratori si accorderanno sulla risoluzione della vertenza mediante un arbitrato al fine di determinare quale delle due polizze sarà in ultimo colpita. *Op. cit.*, p. 254 e ss.

conclusione degli accertamenti sulle cause del sinistro. Questa clausola viene inserita di solito sia nelle Condizioni Speciali della polizza rischi ordinari sia in quelle della polizza corpi guerra.

La Sezione B disciplina inoltre le violazioni intenzionali e la perdita presunta.

La Sezione C delinea l'oggetto della garanzia parti di ricambio, l'identificazione delle stesse ed il relativo valore complessivo, i limiti di indennizzo, ecc.

Gli Allegati richiamano di solito le seguenti clausole *standard* di mercato:

- a) AVN. 38A *Aviation radioactive contamination exclusion clause (general)*¹⁶;
- b) NMA. 1270 *Radioactive contamination exclusion clause*¹⁷;
- c) LPO. 344B *Aircraft Spares Wording*¹⁸;
- d) CL. 255 *Institute War Clauses (Cargo)*;
- e) LSW. 555B *Aviation Hull War and Allied Policy*¹⁹.

Degli Allegati è senz'altro interessante esaminare quello relativo alla *LSW. 555B*. La polizza, nella sua ultima versione del novembre 1994, è composta dalle seguenti sezioni:

<i>Section One</i>	<i>Loss of or Damage to Aircraft</i>
<i>Section Two</i>	<i>Extortion and Hi-jack expenses</i>
<i>Section Three</i>	<i>General Exclusions</i>
<i>Section Four</i>	<i>General Conditions</i>
<i>Section Five</i>	<i>Cancellation, Revision and Automatic Termination.</i>

¹⁶ V. vol. II, parte I, p. 189.

¹⁷ V. vol. II, parte I, p. 233.

¹⁸ V. vol. II, parte I, p. 237 e ss.

¹⁹ V. vol. II, parte I, p. 219 e ss.

2. Aviation Hull “War and Allied Perils” Policy.

2.1 Section One - Loss of or Damage to Aircraft.

Subject to the terms, conditions and limitations set out below, this Policy covers loss of or damage to the Aircraft nominated in the Schedule against claims excluded from Assured’s Hull “All Risks” Policy as caused by:

- (a) War²⁰, invasion²¹, acts of foreign enemies²², hostilities²³ (whether war be declared or not), civil war²⁴, rebellion²⁵,

²⁰ “War. Several definitions of war in the international legal sense have been advanced, and while the meaning of war in this context does not normally govern its meaning in the context of an insurance policy, the international law definition of war has been looked to as a convenient departure point for courts attempting to interpret the meaning and application of war risk policies and exclusion clauses [*Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha of Kobe v. Bantham SS Co Ltd* (1939) 2 KB 544, (1939) 1 All ER 819. See also *New York Life Ins Co v. Durham* 166 F2d 874, 878 (10th Cir 1948)]. Così R. MARGO, *op. cit.*, p. 236 e ss. L’Autore aggiunge quindi che “war is a course of hostility engaged in by entities that have at least significant attributes of sovereignty [qui il MARGO richiama: *British SS Co v. R* (1921) 1 AC 99, 114. Cf *Pan American World Airways v. Aetna Casualty & Surety Co* (1975) 1 Lloyd’s Rep 77, 93 (2nd Cir 1974); *Holiday Inns Inc v. Aetna Ins Co* 571 F Supp 1460, 1465 (SDNY 1983)]. For insurance purposes it is not necessary that there be a formal declaration of war, nor that the government of a state recognise that war exists, nor that diplomatic relations be severed between the states. Unless the context indicates to the contrary, the word war in a policy of insurance will be held to include a civil war”.

²¹ Il MARGO rileva a questo riguardo che “the ordinary meaning of this term presupposes an incursion by an attacking army into a country, but sometimes it may be difficult to determine whether an invasion has actually occurred”. V. *op. cit.*, p. 239.

²² Si rileva che al fine della classificazione “foreign enemies”, “there must be a war between the state of which the insured is a member and a foreign state [*Drinkwater v. London Ass Corpn* (1767) 2 Wils 363, Wilm 282, 95 ER 863, 29 Digest (Repl) 460]”. Così R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 239.

²³ “The term refers to acts or operations of war committed by belligerents: it presupposes an existing state of war”. Ancora, R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 240.

²⁴ “A civil war is a war which has the special characteristic of being civil, ie, internal rather than external. While this means that certain features of an international war are absent, there must nevertheless be a war. A violent internal conflict, albeit on a large scale will not suffice [*Spinney’s (1948) Ltd v. Royal Ins Co Ltd* (1980) 1 Lloyd’s Rep 406, 429 per Mustill JJ]”. Così R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 242.

²⁵ Il MARGO richiama il già citato caso *Spinney’s (1948) Ltd v. Royal Ins Co Ltd* nel

revolution, insurrection²⁶, martial law, military or usurped power²⁷ or attempts at usurpation of power;
(b) Strikes²⁸, riots²⁹, civil commotions³⁰ or labour

quale fu adottata dal giudice Mustill la definizione di “*rebellion*” data dall’*Oxford English Dictionary* ossia “*an organised resistance to the ruler or government of one’s country; insurrection; revolt*”. A questo fu inoltre aggiunto che “*the purpose of the resistance must be to supplant the existing rulers or at least to deprive them of authority over part of their territory*”. V. R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 243.

²⁶ “*An insurrection is a rising of the people in open resistance against established authority with the object of supplanting it [Lindsay and Pirie v. General Accident, Fire and Life Ass Corpn Ltd (1914) App D 574].*” A questo proposito, il giudice Mustill osservò inoltre - sempre nella sopra citata decisione - che “*the dictionary defined insurrection in a similar manner to a rebellion, but also suggested the notion of an incipient or limited rebellion. According to the learned judge, this latter notion reflected the distinction between an insurrection and rebellion, subject to the rider that a lesser degree of organisation may also mark off an insurrection from a rebellion. In both cases, however, there must be action against the government with a view to supplanting it*”. Così R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 244.

²⁷ “*The term military or usurped power really means military and usurped power since the disjunctive or is used between and contrasts the words military and usurped. Military and usurped power suggest something more in the nature of war and civil war than riot and tumult. (...) Military power would include damage caused by enemy aircraft during an air raid*”. V. a questo riguardo il MARGO, *op. cit.*, p. 244.

²⁸ Il termine “*strikes*” (scioperi) viene dal MARGO definito come “*a concerted withdrawal of labour by employees done with a view to improving their wages or conditions, or giving vent to grievance, or making a protest about something or other, or supporting or sympathising with other employees in such endeavour*”. *Op. cit.*, p. 246.

²⁹ Il termine “*riot*” deriva dal diritto penale [*Field v. The Receiver of Metropolitan Police* (1907) 2 KB 853; *Smith & Hogan, Criminal Law* (4th edn 1978) 754-756]. Così R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 246. Sempre secondo il MARGO, il termine “*riot*” deve essere interpretato nel suo originale senso legale piuttosto che in quello corrente e ordinario di oggi. Nella richiamata decisione *Field v. The Receiver of Metropolitan Police* vengono infatti enucleati gli elementi essenziali di un “*riot*” ossia: “*1. a number of persons not less than three; 2. a common purpose; 3. execution or inception of the common purpose; 4. an intent on the part of the number of persons to help one another, by force if necessary, against any person who may oppose them in the execution of the common purpose; and 5. force or violence, not merely used in and about the common purpose, but displayed in such a manner as to alarm at least one person of reasonable firmness and courage*”. Questa definizione fu adottata dal giudice Staughton J. nel caso *Athens Maritime Enterprises Corpn v. Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd* (1982) 2 Lloyd’s Rep 483, 491-2. La definizione in questione fu altresì utilizzata dalla *House of Lords* nel caso *London & Lancashire Fire Ins Co v. Bolands Ltd* (1924) 19 Ll L Rep 1, HL.

³⁰ Il termine “*civil commotion*” è difficilmente inquadrabile in una precisa definizione. Secondo il MARGO, *op. cit.*, p. 248, “*civil commotion*” è stato definito come “*an insurrection*

- disturbances³¹;
- (c) Any act of one or more persons, whether or not agents of a sovereign power, for political or terrorist purposes³² and whether the loss or damage resulting therefrom is accidental or intentional;
- (d) Any malicious act³³ or act of sabotage³⁴;
- (e) Confiscation³⁵, nationalisation³⁶, seizure³⁷, restraint³⁸, de-

of the people for general purposes, though not amounting to rebellion". Il termine indicherebbe pertanto una situazione intermedia fra il "riot" e la "civil war". L'elemento della turbolenza o del tumulto sembrerebbe altresì essere essenziale per configurare una "civil commotion". Pertanto, una cospirazione organizzata finalizzata a commettere dei reati senza la contestuale situazione di turbolenza e tumulto non costituirebbe una "civil commotion".

³¹ Anche nel caso di "labour disturbances" è difficile reperire una precisa ed accurata definizione del termine utilizzato in polizza. Secondo il MARGO, *op. cit.*, p. 249, il quale richiama la definizione data dallo *Shorter Oxford English Dictionary*, "disturbance" indicherebbe "an interruption of tranquillity, agitation, tumult or uproar, but what kinds of labour disturbances are intended to be included under this exclusion are not clear. It would probably cover a strike, and possibly a lock-out. The peaceful picketing of an employer's premises, however, may not rise to the level of a disturbance".

³² In Inghilterra il termine "terrorismo" è stato definito come uso della violenza finalizzato ad ingenerare paura e terrore nella gente ("any use of violence for the purpose of putting the public or any section of the public in fear") oppure come uso della violenza per scopi politici. V. anche MARGO, *op. cit.*, p. 249. Su questa base sono state identificate varie forme di terrorismo e cioè: *domestic terrorism, international terrorism, state terrorism e transnational terrorism*.

³³ "An act which is performed maliciously is one which is done with spite, or ill will, or the like. Maliciously implies an intention to do an act which is wrongful to the detriment of another. An act will be malicious if it is done intentionally without just cause or excuse". Così R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 250.

³⁴ Il sabotaggio è stato definito come "malicious destruction of or damage to property, so as to injure, eg. a business or the military potential of the state". R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 250.

³⁵ Il termine "confiscation" indica la rimozione od il sequestro (*seizure*) di una proprietà da parte del governo del paese in cui detta proprietà è situata. V. anche R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 250-251.

³⁶ Abbiamo una "nationalization" nel caso in cui una proprietà sia presa sotto controllo dal governo. R. D. MARGO, *op. cit.*, p. 251.

³⁷ Secondo il MARGO, il termine "seizure" deve essere interpretato nel suo significato ordinario e naturale. Infatti pur essendo "seizure" passibile di varie interpretazioni, il suo significato ordinario è "a forcible taking possession. Thus seizure would include the forcible taking possession of an aircraft and its abandonment as soon as the cargo had been plundered. Seizure is not equivalent to capture, the latter term involving taking possession of property with the intention of keeping it". Così R. MARGO, *op. cit.*, p. 251.

³⁸ "Restraint is the action of restraining or checking a thing or operation". V. R. MARGO, *op. cit.*, p. 251.

- tention³⁹, appropriation⁴⁰, requisition for title or use⁴¹ by or under the order of any Government (whether civil, military or de facto) or public or local authority;
- (f) Hi-jacking⁴² or any unlawful seizure or wrongful exercise of control of the Aircraft or crew in flight (including any attempt at such seizure or control) made by any person or persons on board the Aircraft acting without the consent of the Assured.

Furthermore this Policy covers claims excluded from the Hull “All Risks” Policy from occurrences whilst the Aircraft is outside the control of the Assured by reason of any of the above perils. The Aircraft shall be deemed to have been restored to the control of the Assured on the safe return of the Aircraft to the Assured at an airfield not excluded by the geographical limits of this Policy, and entirely suitable for the operation of the Aircraft (such safe return shall require that the Aircraft be parked with engines shut down and under no duress).

³⁹ Il termine “*detention*” indica la presa di possesso di una proprietà con l’intenzione di restituirla. “*It has been held to include cases where a vessel is arrested by an embargo, stopped for search, or detained in port by an actual blockade thereof, or by being lawfully restrained from entering the port of destination by a blockading force*”. Così R. MARGO, *op. cit.*, p. 252.

⁴⁰ Il termine “*appropriation*” indica l’atto di appropriarsi di una proprietà altrui. Secondo il MARGO, *op. cit.*, p. 252, “*presumably this is intended to cover any manner in which goods are made the property of a person to the extent that this is not covered by the above terms*” ossia un modo di estendere la garanzia in termini alle situazioni non coperte sotto i rischi indicati in precedenza.

⁴¹ Il MARGO osserva come “*requisition for title or use*” indichi “*the process whereby property is required to be made available to the military authorities of a state. Usually this will occur in connection with a state’s defensive effort in relation to war or other hostile activity*”. *Op. cit.*, p. 252.

⁴² Con il termine “*hi-jacking*” (dirottamento) si indica l’azione commessa da una persona a bordo di un aereo la quale illegalmente, con la forza o minacce di qualsiasi tipo, sequestra l’aereo o ne assume il controllo. La nazionalità del dirottatore e lo stato di appartenenza dell’aeromobile dirottato e la relativa collocazione geografica sono irrilevanti al fine della qualificazione della fattispecie in esame. V. anche R.D. MARGO, *op. cit.*, p. 252.

2.2 Section Two - Extortion and Hi-jack expenses.

1. This Policy will also indemnify the Assured subject to the terms, conditions, exclusions and limitations set out below, and up to the limit stated in the Schedule, for 90% of any payment properly made in respect of:
 - a) threats against any Aircraft described in the Schedule or its passengers or crew made during the currency of this Policy;
 - b) extra expenses necessarily incurred following confiscation, etc. (as Section One Clause (e)) or hi-jacking, etc. (as Section One Clause (f)) of any Aircraft described in the Schedule;
2. No cover will be provided under this Section of the Policy in any territory where such insurance is not lawful, and the Assured is at all times responsible for ensuring that no arrangements of any kind are made which are not permitted by the proper authorities.

2.3 Section Three - General Exclusions.

This Policy excludes loss, damage or expense

- (i) caused by one or any combinations of any of the following:
 - (a) War (whether there be a declaration of war or not) between any of the following States: the United Kingdom, the United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China; nevertheless, if any Aircraft is in the air when an outbreak of such war occurs, this exclusion shall not apply in respect of such Aircraft until the said Aircraft has completed its first landing thereafter;
 - (b) Confiscation, nationalisation, seizure, restraint, detention, appropriation requisition for title or use by or under the aut-

hority of the Government(s) named in the Schedule (i.e. Italian Government), or any public or local authority under its jurisdiction;

(c) Any debt, failure to provide bond or security or any other financial cause under court order or otherwise;

(d) The repossession or attempted repossession of the Aircraft either by any title holder, or arising out of any contractual agreement to which any Assured protected under this Policy may be party;

(e) Delay, loss of use, or except as specifically provided in Section Two any other consequential loss: whether following upon loss of or damage to the Aircraft or otherwise.

- (ii) directly or indirectly arising out of any detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion, or other like reaction or radioactive force or matter, whether hostile or otherwise;

2.4 Section Four - General Conditions.

1. This Policy is subject to the same warranties, terms and conditions (except as regards the premium, the obligations to investigate and defend, the renewal agreement (if any) the amount of deductible or self insurance provision where applicable AND EXCEPT AS OTHERWISE PROVIDED HEREIN) as are contained in or may be added to the Assured's Hull "All Risks" Policy.
2. Should there be any Material Change in the nature or area of the Assured's operations, the Assured shall give immediate notice of such Change to the Underwriters; no claim arising subsequent to a Material Change over which the Assured had control shall be recoverable hereunder unless such change has been accepted by the Underwriters.
"Material Change" shall be understood to mean any change in the operation of the Assured which might reasonably be re-

garded by the Underwriters as increasing their risk in degree or frequency, or reducing possibilities of recovery or subrogation.

3. The due observance and fulfilment of the terms, provisions, conditions and endorsements of this Policy endorsement shall be conditions precedent to any liability of the Underwriters to make any payment under this Policy: in particular the Assured should use all reasonable efforts to ensure that he complies and continues to comply with the laws (local or otherwise) of any country within whose jurisdiction the Aircraft may be, and to obtain all permits necessary for the lawful operation of the Aircraft.
4. Subject always to the provisions of Section Five, and the Schedule, the Underwriters hereon agree to follow the Hull 'All Risks' Policy in respect of Breach of Warranty Cover, Hold Harmless Agreements and Waivers of Subrogation.

2.5 Section Five - Cancellation, Revision and Automatic Termination.

1.
 - a) **Amendment of Terms or Cancellation**
Underwriters may give notice effective on the expiry of seven days from midnight G.M.T. on the day on which notice is issued, to review the rate of premium and/or the geographical limits. In the event of the review of the rate of premium and/or geographical limits not being accepted by the Assured then at the expiry of the said 7 days, this policy shall become cancelled at that date.
 - b) **Automatic Review of Terms or Cancellation**
Notwithstanding 1.(a) above this policy is subject to automatic review by the Underwriters of the rate of premium and/or conditions and/or the geographical limits effective on the expiry of 7 days from the time of any hostile detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like re-

action or radioactive force or matter wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not the insured Aircraft may be directly affected. In the event of the review of the rate of premium and/or conditions and/or geographical limits not being accepted by the Assured then at the expiry of the said 7 days this policy shall become cancelled at that date.

c) Cancellation by Notice

This policy may be cancelled by the Assured or the Underwriters giving notice not less than 7 days prior to the end of each period of 3 months from inception.

2. Automatic Termination

Whether or not such notice of cancellation has been given this insurance shall TERMINATE AUTOMATICALLY:

Upon the outbreak of War (whether there be a declaration of war or not) between any of the following States, namely, the United Kingdom, the United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China.

PROVIDED THAT if the Aircraft is in the air when such outbreak of war occurs then this insurance, subject to its terms and conditions and provided not otherwise cancelled, terminated or suspended, will be continued in respect of such Aircraft until the said Aircraft has completed its first landing thereafter.

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Mi spiace veramente di aver dovuto interrompere la Relazione del dottor Bertucci, perché il Relatore in maniera molto brillante ha raggiunto il risultato che gli era stato affidato: cioè quello di delineare la descrizione di un fenomeno assicurativo, in larga parte a noi ignoto (non è infatti frequente trovarmi concretamente di fronte a coperture assicurative nel ramo aeronautico) illustrando, al contempo, con grande precisione le problematiche. Mi complimento ancora col dottor Bertucci e mi scuso ancora ma dobbiamo lasciare un po' di spazio al dibattito.